

**Universidade de Lisboa – Faculdade de Arquitectura**

## **O projecto urbano estratégico na revitalização da cidade**

Perspectivas futuras para o desenvolvimento sustentável da cidade de Cascais

**Stefano Dettori**

Projecto para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitectura, na área de Especialização em Urbanismo**

**Orientador Científico:** Professor Doutor Carlos Alberto de Assunção Alho

### **Júri:**

Presidente:

Doutor João Carlos Vassalo Santos Cabral, Professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa

Vogais:

Doutor Carlos Alberto de Assunção Alho, Professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa

Doutor Francisco Gentil Berger, Professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa

Lisboa, FA-UL, Julho 2014

## RESUMO

As complexas dinâmicas da cidade contemporânea têm um importante papel no funcionamento dos actuais sistemas urbanos, influenciando de diferentes modos as relações entre dimensões globais e locais, entre urbanismo e arquitectura, entre plano e projecto. A importância do poder privado nas transformações urbanas tem claramente aumentado nos últimos anos, assim como as tradicionais formas de planeamento urbano falharam na gestão de um contexto (económico, ambiental e social) já profundamente diferente em comparação com o passado, evidenciando a necessidade de reforma das “maneiras de fazer cidade”.

Neste contexto, este trabalho quer investigar a capacidade do método e da prática dos “projectos urbanos estratégicos” de influenciar, positiva ou negativamente os processos de desenvolvimento das cidades contemporâneas. Tal metodologia é desenvolvida e utilizada no caso do projecto de uma nova centralidade urbana localizada no interior de Cascais, procurando na definição das linhas programáticas e no desenho da proposta urbana, uma síntese das diferentes e complexas questões constituintes do quadro de influências e compromissos locais.

A investigação é assim orientada, numa primeira fase, para a procura das respostas relativas a algumas questões urbanas fundamentais, com o objectivo de compreender o significado e o funcionamento do “projecto urbano estratégico” dentro dos seus âmbitos e contextos de aplicação na cidade.

Uma segunda parte da dissertação introduz o conceito de projecto urbano sustentável através do estudo dos seus princípios principais e das suas aplicações na vida real, acabando na análise de sete diferentes casos de estudos localizados em quatro diversos países europeus. Tais referências projectuais caracterizam-se no eficiente desenvolvimento da metodologia do projecto urbano em relação aos princípios de sustentabilidade.

A terceira parte analisa e desenvolve o enquadramento urbano estratégico da proposta projectual de Cascais a partir de duas visões paralelas da cidade: uma do *Movimento Cascais Cidade Global*, a outra da Câmara de Cascais e contidas nos documentos do Plano Director Municipal (em processo de revisão). Este capítulo termina com a construção de cenários de desenvolvimento futuro para os próximos vinte anos baseados nestas ideias.

Por fim, a quarta e última parte consiste na definição do quadro programático e na simulação do desenvolvimento projectual, baseado na concretização do cenário futuro e na aplicação dos conceitos derivados da investigação. Tal intervenção prevê a transformação da última parte da actual auto-estrada numa avenida urbana, permitindo o aproveitamento das áreas envolventes para a construção de uma nova centralidade urbana caracterizada pela qualidade e variedade dos espaços e dos edifícios propostos, assim como pela capacidade de integração ao contexto local.

**Palavras chaves:** Projecto Urbano, Planeamento Estratégico, Desenho Urbano, Sustentabilidade Urbana, Cascais

## ABSTRACT

The complex dynamics of the contemporary city acts strongly on the functioning of current urban systems, influencing in different modalities the relationship between global and local dimensions, between the city and its parts, between urbanism and architecture, between plan and project. The importance of private initiative's power in the urban transformation has clearly grown in the past few years, just like the traditional forms of urban planning have failed in the management of an economic, environmental and social context that profoundly changed, as compared to the past, evidencing the need of a reform in the “way to make cities”.

Within this context, this work aims to research the capacity of the “urban strategic project” practices in inducing and influencing, either positively or negatively, the processes of the contemporary urban systems. This methodology is developed and used in the case of a new urban centrality project localized in the marginal areas of Cascais, looking for a synthesis of different and complex issues that constitute the framework of influences and local compromises through the definition of the programmatic lines and in the design of the urban proposal.

The research was oriented, in the first stage, to investigate the response to some fundamental urban issues, aiming to perceive the meaning and the functioning of “strategic urban projects” within their application contexts in the city.

A second part of the dissertation introduces the concept of sustainable urban design through the study of its main principles and their applications in real life, finalizing with the analysis of seven different case studies located in four different European countries. These projectual references are characterized by an efficient development of the urban project methodology in relation to the principles of sustainability.

The third part analyzes and develops the strategic urban framework of the proposal for Cascais, starting from two parallel views of the City: the one of the “*Movimento Cascais Cidade Global*” and the other of the Cascais municipality, contained in the documents of the Municipal Plan (currently under revision). This chapter ends with the construction of future development scenarios for the next twenty years based on these ideas.

Finally the fourth and last part consists in the definition of the policy framework and the simulation of the project, based on the realization of the future scenario and on the application of the concepts derived from the research. This intervention aims to transform the last part of the existing motorway in an urban boulevard, allowing the urbanization of the surrounding areas, and the construction of a new urban center, characterized by the quality and variety of the spaces and buildings proposed, as well as by the strong integration of local context.

**Key words:** Urban Project, Strategic Planning, Urban Design, Sustainable Urbanism, Cascais

## O Projecto urbano estratégico na revitalização da cidade

### Perspectivas futuras para o desenvolvimento sustentável da cidade de Cascais

<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>1 O Projecto Urbano Estratégico.....</b>	<b>2</b>
1.1 Questões “de Fundo” .....	4
1.1.2 Crise da Cidade .....	5
1.1.1 Competitividade.....	8
1.1.3 Crise e Mudança no Planeamento Urbano.....	10
1.2 O Conceito de “Projecto Urbano Estratégico” .....	12
1.2.1 A tradição do “planeamento estratégico” .....	13
1.2.2 Características e Vantagens .....	15
1.4 Uma proposta “metodológica” .....	17
<b>2 O projecto na época da sustentabilidade.....</b>	<b>20</b>
2.1 A cidade policêntrica e multifuncional.....	22
2.2 A cidade compacta e a correcção da densidade .....	24
2.3 A cidade interconectada: mobilidade e infra-estruturas.....	27
2.4 A cidade à medida humana: verde urbano e espaços públicos.....	29
2.5 Casos de Estudo .....	34
2.5.1 Barcelona, o projecto como método urbanístico .....	34
2.5.2 Bilbao: o projecto como estratégia territorial.....	35
2.5.3 Londres, o projecto urbano numa perspectiva sustentável e integrada .....	38
2.5.4 Birmingham, o espaço público como estratégia de desenvolvimento .....	39
2.5.5 Sesto San Giovanni: a dimensão ambiental do projecto urbano.....	41
2.5.6 Salerno, o projecto urbano como politica de desenvolvimento da cidade.....	43
2.5.7 Lisboa, os projectos urbanos para a regeneração da cidade.....	44
2.5.8 Aprender a partir dos casos de estudo: uma comparação .....	46
<b>3 Cascais, Perspectivas e Projectos para o Futuro .....</b>	<b>49</b>
3.1 Enquadramento Geral do Concelho .....	49
3.2 Enquadramento Estratégico.....	52
3.2.1 As linhas do novo PDM .....	52



3.2.2 A visão do movimento “Cascais Cidade Global” .....	54
3.3 Cenários de Desenvolvimento Futuro.....	56
<b>4 Uma Nova Centralidade para o interior de Cascais.....</b>	<b>58</b>
4.1 Enquadramento e Análise do Local.....	58
4.2Estratégias e objectivos de projecto .....	60
4.3Uma proposta de nível territorial .....	62
4.4O projecto da infra-estrutura como base do projecto urbano.....	64
4.5A criação de uma nova centralidade .....	66
4.5.1 Qualidade Ambiental: salvaguardar a paisagem através a sua valorização .....	67
4.5.2 Qualidade Urbana: melhorar as condições através do desenho .....	69
4.5.3 Desenvolvimento Económico: a gestão do projecto melhora a sua viabilidade.....	71
<b>Conclusões .....</b>	<b>73</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>74</b>
Anexo 1: Novos instrumentos de gestão territorial .....	82
Anexo 2: Nascimento e Evolução do “Projecto Urbano” .....	83
Anexo 3: as tipologias do Projecto Urbano .....	85
Anexo 4: Análise Morfo-tipológica .....	87
Anexo 5: Análise SWOT .....	94
Anexo 5: Variação de projecto em relação ao PDM .....	96
Paneis.....	98

## Índice das figuras

Figura - 1 Esquema de síntese da complexidade do projecto urbano estratégico .....	2
Figura - 2 Dispersão urbana na área de Alcabideche em Cascais.....	7
Figura - 3 Bilbao centro: exemplo de aplicação de estratégias competitivas relativamente aos três diferentes tipos de atractividade .....	9
Figura - 4 Esquema das relações com o actual regime de gestão territorial .....	11
Figura - 5 Esquema da estrutura funcional do novo sistema de planeamento territorial.....	12
Figura - 6 Principais elementos dos projectos urbanos estratégicos .....	16
Figura - 7: Esquema metodológico do “projecto urbano estratégico”.....	18
Figura - 8 Diagrama conceptual dos diferentes enfoques do urbanismo sustentável.....	20
Figura - 9 Diagrama explicativo de uma ideal cidade policêntrica .....	22
Figura - 10 Relações entre dimensão territorial e serviços.....	24
Figura - 11 Tabela representativa dos “impactos ambientais pro capita” .....	25
Figura - 12 Relações entre densidade, transportes e serviços.....	26
Figura - 13 Integração de grandes infra-estruturas na cidade de Barcelona .....	27
Figura - 14 Relação entre velocidade e capacidade estradal.....	29
Figura - 15 Estocolmo: as áreas naturais.....	30
Figura - 16 Princípios de bioclimática aplicados aos espaços abertos.....	32
Figura - 17 Princípios de bioclimática aplicados aos espaços abertos .....	32
Figura - 18 Tabela representativa das diferentes propriedades dos materiais .....	33
Figura - 19 Esquema de distribuição do vento em um ambiente urbano.....	33
Figura - 20 Barcelona: Mapa de síntese das áreas de regeneração urbana.....	34
Figura - 21 Barcelona: Construção da segunda circular nos anos 90.....	35
Figura - 22 Bilbao: O projecto do “Eixo Metropolitano” do Arq. Eduardo Leiria.....	36
Figura - 23 Bilbao: Projecto urbano em “Ametzola”.....	37
Figura - 24 Londres: Masterplan para o <i>London Thames Gateway</i> .....	38
Figura - 25 Londres: Greenwich Península, Masterplan e fases de realização.....	39
Figura - 26 Birmingham: City Centre Masterplan .....	40
Figura - 27 Birmingham: Eastside Masterplan.....	41
Figura - 28 Sesto San Giovanni: Maqueta de projecto.....	42
Figura - 29 Sesto San Giovanni: Masterplan Area Ex Fack.....	43
Figura - 30 Salerno: Enquadramento dos projectos no “Plano Urbanístico Comunal” .....	44
Figura - 31 Salerno: Projectos Urbanos.....	44
Figura - 32 Lisboa: Os projectos urbanos no PDM.....	45
Figura - 33 Lisboa: Projecto da Envolvente da Futura Estação Central de Alta Velocidade.....	46
Figura - 34 Enquadramento no Modelo Territorial Metropolitano.....	49
Figura - 35 PDM Cascais: Localização das novas centralidades .....	53
Figura - 36 Movimento Cascais Cidade Global: Mapa de síntese das propostas urbanas .....	55
Figura - 37 Esquema da implantação do novo eixo de desenvolvimento urbano norte .....	56
Figura - 38 Cenários demográficos (2011-2034).....	57
Figura - 39 Enquadramento Urbano da area de Projecto.....	58

Figura - 40 Estudo do Espaço.....	59
Figura - 41 Correlações Estratégias/Objectivos. ....	61
Figura - 42 Correlações Acções/Objectivos .....	62
Figura - 43 Projecto à escala municipal.....	63
Figura - 44 Estratégia de Projecto .....	64
Figura - 45 Mudança nas infra-estruturas: localização das intervenções .....	65
Figura - 46 Novo Perfil da Avenida Urbana.....	66
Figura - 47 Perspectiva da proposta de intervenção para o nó infra-estrutural de Alvide .....	66
Figura - 48 Enquadramento das duas zonas de projecto e das diferentes funções dos edifícios .....	67
Figura - 49 Integração do projecto em relação a ventilação natural.....	68
Figura - 50 Funções e tipologias de espaço publico .....	69
Figura - 51 Distribuição das diferentes funções no espaço e nos edifícios .....	69
Figura - 52 Edifício Tipo.....	70
Figura - 53 Implementação de uma nova hierarquia viaria .....	70
Figura - 54 Relações de proximidade entre edifícios de projecto e de contexto .....	711
Figura - 55 Fases de Projecto .....	722

## Introdução

Este Projecto final de mestrado quer ter a ambição de investigar o papel do projecto urbano na revitalização da cidade, através da construção de um modelo de desenvolvimento territorial capaz de abordar a complexidade das grandes questões urbanas através da prática projectual ao nível local (Busquets, 2006): de facto, se o tratamento do “projecto urbano” parece bastante desenvolvido do ponto de vista teórico, o mesmo não pode ser dito sobre o entendimento das formas e práticas que integram no desenho urbano o seu mais recente significado “estratégico” relativamente às relações entre o desenvolvimento económico, o ambiente natural e a qualidade de vida das nossas cidades, onde, em paralelo, a questão da sustentabilidade surge como uma condição *sine qua non* em todo o processo conceptual.

A escolha de investigar estes importantes temas deve-se ao reconhecimento da ineficácia dos instrumentos de planeamento tradicionais na governação dos novos processos de transformação urbana, hoje em dia ligados a diferentes relações entre investimentos públicos e privados e a diferentes tipos de factores externos, relacionados com a globalização da economia, com o multiplicar dos centros de decisão e com os rápidos processos de evolução das cidades contemporâneas. A partir da percepção dos fenómenos urbanos contemporâneos, da análise de alguns casos de estudo seleccionados e também das últimas tendências individuadas na revisão da literatura especialista, esta investigação quer individualizar as melhores estratégias, objectivos e linhas de acção para a definição e o desenvolvimento da pratica do projecto urbano contemporâneo, com o desafio final de adaptar e aplicar as opções encontradas ao local de estudo.

O local de estudo localiza-se no interior de Cascais e mais precisamente nas áreas envolventes do troço final da auto-estrada A5, numa área urbanizada caracterizada por ter grandes potenciais de desenvolvimento mas também diferentes problemas relativos à sua condição de subúrbio, com a auto-estrada a fazer de barreira arquitectónica e o perpetuar de fenómenos de dispersão urbana interligados ao deficit de serviços, equipamentos e qualidade urbana em geral. Além disso a transformação desta área é também uma grande ocasião para enfrentar a grande questão urbana do reequilíbrio competitivo e qualitativo entre a desenvolvida faixa costeira e as zonas interiores do concelho: o projecto aqui apresentado visa assim criar uma nova centralidade urbana capaz de fomentar processos virtuosos de revitalização do interior da cidade, baseada numa estratégia de desenvolvimento policêntrica viável no longo prazo.

Tal estratégia de desenvolvimento aplica-se no desenvolvimento do “projecto urbano estratégico” visto como instrumento projectual capaz de dar, através do seu desenho, uma proposta integrada de síntese entre problemas locais e territoriais, tentando o desenvolvimento de uma abordagem o mais possível inclusiva das diferentes condicionantes que influenciam hoje em dia o projecto urbanístico e de arquitectura. A proposta de projecto quer também dar o seu contributo para o processo de revisão do PDM de Cascais, visando uma abordagem fortemente propositiva no desenvolvimento futuro de uma parte estratégica do concelho, baseado na reabilitação do papel da qualidade da “forma urbana” na definição de novas oportunidades de crescimento sustentável.

## 1 O Projecto Urbano Estratégico

Falar de projecto urbano quer dizer investigar um objecto intrinsecamente complexo, dificilmente previsível, com relações internas e externas que rapidamente mudam, segundo fortes tensões entre domínios públicos e privados, entre correlações nas diferentes escalas do espaços, entre diversos tempos de concepção, iniciação e consolidação das acções projectuais. Neste contexto o primeiro princípio a fixar é a “não negação” da “incerteza”, perseguida através do estudo das inter-relações que a formam, com o objectivo de enfrentar tal complexidade através um processo projectual integrado e inclusivo (Portas, 2013). Através d entendimento de tal complexidade visa-se aportar conclusões operativas, com o objectivo de perceber como seria possível fixar as regras de desenvolvimento (formais e informais) de uma parte da cidade sem definir todos os seus elementos, mantendo a necessária flexibilidade (Busquets, 2006).

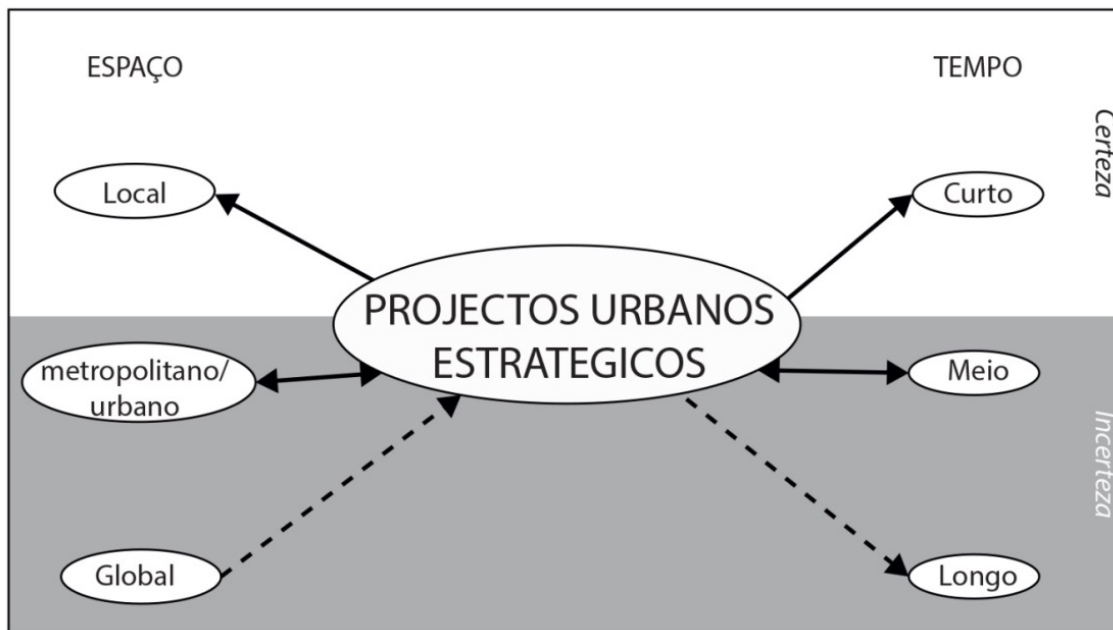


Figura - 1 Esquema de síntese da complexidade do projecto urbano estratégico: as linhas contínuas representam as relações directas, aquelas tracejadas as relações indirectas; as setas representam a direcção das relações.

O "projecto urbano" pode ser entendido como esforço de síntese entre três níveis de transformação diferentes e complementares: o local, o urbano/metropolitano e o global (Vescovi, 2006), cada um destes age entre três diferentes períodos temporais, entre certeza e incerteza. Através da melhor compreensão destas dimensões espaciais e dos relativos tempos de actuação será possível escolher as soluções mais adequadas relativamente às diferentes situações locais.

A dimensão local age directamente dentro das relações de proximidade dentro da cidade, sendo estritamente dependente quer da forma urbana quer da qualidade arquitectónica (CABE, 2001) e configura-se, entre as três, como a única dimensão certa e previsível em tempos relativamente curtos e tangíveis, tanto para o arquitecto que projecta, como para as pessoas que vivem a cidade. Ao nível local o desenvolvimento do “projecto urbano” tem normalmente custos e dificuldades técnicas elevadas, mas justificadas pela sua capacidade, no curto prazo, de realizar desenhos representativos de uma “alta” relação entre projecto e sociedade (Gregotti, 2011). Neste sentido o projecto urbano realiza primariamente a sua dimensão pública: Del Rio (1990) escreve “o desenho urbano é o

campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de actividades que interagem com a população, através das suas percepções e acções quotidianas”; Gabellini (2001), falando sobre o projecto da cidade explica que a finalidade de *“incluir no objecto arquitectónico uma variedade de funções, actividades e conexões, é obter um condensador sugestivo de integração social”*; Bohigas (2005) afirma a centralidade do espaço público no desenvolvimento projectual, identificado como *“o lugar fundamental para um eficaz sistema de convivência social”*.

As outras duas dimensões espaciais estão relacionadas com a incerteza e a dificuldade de perceber os seus precisos limites espaciais e/ou temporais, também por sua vez mutáveis segundo sectores específicos e dependentes de fenómenos socioeconómicos originados numa geografia à escala regional e global. Isto não implica a impossibilidade de estudo destes temas, mas denota a importância estratégica da sua percepção: para Secchi (1998) o projecto da cidade contemporânea *“já não pode ser considerado uma questão de interesse apenas local”*, do *“do it yourself”*. A melhor compreensão destas dimensões “escondidas” é uma importante ajuda na escolha das soluções mais adequadas para as diferentes situações locais. Tal incerteza pode ser abordada através o estudo das relações do projecto ao nível urbano/metropolitano e ao nível global:

- a dimensão metropolitana, geralmente definida pelos planos territoriais, age através da gestão das infra-estruturas físicas e económicas a nível urbano e regional. Tal dimensão é representada na construção de uma visão estratégica para o futuro da cidade em grandes linhas que servem para a redacção dos instrumentos de planeamento local (AML-Prot, 2002). As indicações contidas nesta dimensão resultam importantes na coordenação das diferentes realidades locais em direcção a objectivos comuns, diminuindo assim a formação de desequilíbrios regionais e ajudando, simultaneamente as realidades locais nas relações com as redes de dimensão superior. A correcta relação entre esta dimensão e o projecto facilita a implementação, a médio prazo, das estratégias metropolitanas no projecto urbano. A escolha de algumas soluções projectuais pode talvez criar alguns desequilíbrios entre objectivos metropolitanos nem sempre de acordo com as expectativas e as tensões de algumas áreas urbanas, desejosas de maior independência e agora concorrentes em redes globais (Hall et al., 2000; Caroli 2011).

- a dimensão global é, por sua vez, a dimensão mais incerta pela dificuldade de definição dos seus limites de acção espaciais e temporais. Todavia essa expressa, sempre mais frequentemente, o contexto predominante é, hoje em dia, considerada a causa da grande parte dos atuais problemas urbanos: *“a globalização como fenómeno económico influencia fortemente as acções públicas e privadas da cidade agindo como o principal motor de transformação urbana”* (Scott 2001; Vescovi, 2006). A Globalização, juntamente com a fraqueza dos sistemas de gestão territorial, produz diferentes tipos de distorções espaciais, também dentro da mesma cidade: assim algumas áreas urbanas tornaram-se os principais nós de uma rede económica transnacional (Sassen, 1997), aproveitando as redes de infra-estrutura e informação e outras, perderam o dinamismo social que tinham, manifestando condições de degradação ou de subordinação em comparação com as primeiras (Hall et al., 2000). Tal dimensão, mais frequentemente esquecida ao nível da programação local, pode indirectamente influir no sucesso ou no insucesso de uma estratégia urbana a longo prazo, tornando-a apetecível ou não no que diz respeito a um contexto de competitividade económica global.

A compreensão das tensões existentes entre tais dimensões impõe-se assim como base de partida para a percepção dos actuais sistemas urbanos, sendo sempre mais evidente a influência das diferentes relações entre a dimensão global e local, entre a cidade e a suas partes, entre urbanismo e a arquitectura, entre o plano e o projecto. As formas tradicionais de planeamento do território demonstraram ser inadequadas relativamente à gestão de um contexto económico, ambiental e social profundamente mudado relativamente ao passado, evidenciando a necessidade de uma reforma na “maneira de fazer cidade”. Uma correcta gestão das novas áreas de desenvolvimento urbano assume hoje um papel sempre mais importante: parece que a aparente desordem actual da cidade europeia (um fenómeno também reconhecido em países em desenvolvimento) seja devida aos resultados das “tensões” entre a alta densidade das áreas centrais e a contínua expansão dos subúrbios em *sprawl* (Secchi, 1998; Jenks, 2000). Este último fenómeno tem produzido um modelo de vida urbana que já não é sustentável, com consequências importantes relacionadas com o consumo exponencial do solo e, com os problemas originados pelo grande número de movimentações efectuadas por meio de transportes individuais privados (Jenks, 1996, Hall et al., 2000).

Neste contexto o “projecto urbano estratégico” quer colocar-se como instrumento de mediação entre a “incerteza” da cidade contemporânea (Huscher, 2010; Portas, 2013), hoje em dia afectada por novas variáveis tais como a complexidade, a heterogeneidade, a mudança, a escassez de recursos, desequilíbrios socio-urbanísticos e conflitualidade (Ferreira, 2007). A gestão destes fenómenos passa hoje através do desenvolvimento de novas formas de relação entre o plano e o projecto: isso consiste no desenvolvimento de um método capaz de integrar no processo projectual um modelo de gestão fortemente orientado para a produção de soluções estratégicas no que diz respeito ao cumprimento dos objectivos prefixados, de maneira a permitir uma mais fácil inclusão e implementação a nível local das melhores práticas projectuais dentro das soluções escolhidas. Tal nova maneira de desenhar a cidade quer também ligar-se e integrar-se com a mudança, hoje em dia *em acto*, dos actuais instrumentos de planeamento urbano e territorial, com o objectivo de realizar um sistema de gestão territorial mais “flexível e interactivo, preferencialmente estratégico e orientador, menos restritivo” (idem, 2007).

### 1.1 Questões “de Fundo”

Já nos anos 60 do século passado Nuno Portas escrevia:

*“Se o Arquitecto se esquece, por querer ou sem querer, as raízes e as consequências que o seu projecto tem de facto, para o bem ou para o mal, nos contextos mais vastos da cidade e do território, da economia e da sociabilidade, dá agora prova de miopia, oportunismo ou conformismo, serve-se talvez, mas não serve a comunidade, negando irremediavelmente os princípios éticos e a metodologia mais genuína da <revolução> da arquitectura moderna”*(Portas, 1969)

Num texto mais recente sobre o urbanismo contemporâneo, François Ascher (2010) argumenta a necessidade de “*compreensão fina das lógicas em jogo da sociedade contemporânea para agir hoje no campo do urbanismo*”.

Tais palavras explicam sinteticamente as razões da necessidade de percepção dos fenómenos de contexto, ou “de fundo” relativos aos nossos estudos. Cada projecto, seja o mais simples objecto

arquitectónico ou o mais complicado e extenso plano urbano e territorial, deveria ser pensado relativamente às actuais condições socioeconómicas e temporais. Isto não quer dizer ao desenvolvimento de soluções problemáticas que vão além das nossas competências e do nosso objecto de estudo mas, simplesmente, é tentar perceber, também através a ajuda dos estudos de outros especialistas, as nossas condições de contexto, com o objectivo de melhorar através do projecto as condições dos nossos espaços de vida, tentando inserir-se eficazmente em dinâmicas complexas frequentemente e censuravelmente esquecidas.

Tal investigação destas “outras” dimensões do projecto, pode-se sintetizar através da percepção de três grandes conceitos que, estreitamente interligados, podem ser analisados como três diferentes pontos de vista relativamente ao estado actual da cidade contemporânea: a sua própria “crise da cidade” e os respectivos problemas de “competitividade” e “crise do planeamento”.

### 1.1.2 Crise da Cidade

Actualmente as cidades contemporâneas europeias parecem (hoje) atravessar uma fase de crise: a difusa desregulação produz uma série de diferentes distorções no desenvolvimento do modelo de crescimento, na sustentabilidade ambiental e na dimensão económico-social, com consequências amplamente conhecidas nos âmbitos técnico-científicos.

*“O mundo contemporâneo, se bem mais livre, parece contudo confuso, dominado pelo caos, privado de formas, incompreensível e imprevisível, causa por isso de um novo e difuso mal-estar individual e colectivo”*(Bauman, 1999 T.A)

Tal crise urbana, como todas aquelas já ultrapassadas, manifesta-se num momento de grandes mudanças para a humanidade, capaz de transformar rapidamente os sistemas de produção tradicional e as relativas relações entre o capital e o trabalho, com evidentes consequências quer nas relações sociais e geopolíticas, quer com as relativas repercussões nas configurações espaciais (Secchi, 2011). Ao lado da mudança económico-social, a crise actual apresenta a mudança das relações com o ambiente natural: precisamente nestes últimos anos estamos a assistir á vasta aplicação das teorias e práticas de sustentabilidade ambiental concebidas nos anos 90 do século passado (Farr, 2008). Diferentes urbanistas escrevem sobre a actual crise urbana com o objectivo de perceber as respostas mais adequadas:

- Vassalo de Rosa fala de uma crise cíclica, hoje em dia sustentada por um vasto conjunto de factores negativos condicionantes:

*“As cidades ocidentais do século XXI estão em declínio – as vidas das metrópoles são marcadas por ciclos de dois mil anos e actualmente o desenvolvimento das cidades está a ser condicionado por situações como o decréscimo da população, o desemprego, os problemas ambientais ou a falta de cultura urbana”.* (Vassalo da Rosa, 2012);

- Vittorio Gregotti individualiza as causas principais na mudança do contexto económico predominante:

*“Na postmetropoli contemporânea assistimos a uma passagem epocal na gestão e metamorfose das cidades e das suas dinâmicas sociais, se no passado os valores eram fixados no perseguição da segurança social e*



*da liberdade, hoje em dia tais valores estão na competitividade e no consumo, no equilíbrio dos diferentes sucessos individuais, um contra o outro e contra a colectividade”* (Gregotti, 2011 T.A.);

- Bernardo Secchi (2011) reconhece a cidade como “*o teatro da crise das cidades ocidentais*” articulando tal relação entre três dimensões: a crise ambiental, a crise das relações sociais “*no sentido de um progressivo aumento das distâncias entre ricos e pobres*” e a crise da mobilidade entendida como “*negação da acessibilidade generalizada para cada indivíduo ou grupo social, causa do crescimento de evidentes injustiças espaciais*”;

- Também o Asher (2010), explicando o fenómeno como “*terceira revolução urbana moderna*”, isola alguns elementos principais: a profunda mudança nas tipologias e necessidades de mobilidade das pessoas, a individualização das relações sociais e a dispersão das actividades económicas dentro de “*novas formas de aglomerações urbanas constituídas por vastas conurbações, extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas*”.

A partir destas considerações podemos definir alguns temas principais, cujo desenvolvimento pode sugerir algumas soluções concretas a implementar na cidade actual. Tirando o tema económico/competitivo<sup>1</sup>, considerado a causa/consequência indirecta dos outros, os temas seleccionados são:

- o tema da acessibilidade, a desenvolver relativamente a todas as dimensões territoriais envolvidas, tentando encontrar o justo equilíbrio no desenho infra-estrutural;
- o tema da equidade social, a enfrentar através de uma racional redistribuição de serviços, espaços de qualidade e iguais acessibilidade em todas as diferentes partes da cidade, criando oportunidades de desenvolvimento económico e emprego;
- o tema da sustentabilidade urbana, concebido como um sistema integrado a desenvolver em todas as fases e em todas as escalas do projecto da cidade;
- o tema das novas expansões urbanas a desenvolver a partir dos diferentes pólos funcionais existentes e/ou a gerar pelas novas economias, desenhado em estreita relação com os sistemas da mobilidade e com as qualidades ambientais do lugar.

Tais temas de investigação e projecto são concebidos com o objectivo de enfrentar directamente os mais importantes desequilíbrios das nossas cidades. A importância destas temáticas pode-se explicar, por exemplo, na eficácia com que os quatro se tornam elementos chaves<sup>2</sup> para a compreensão e resolução do fenómeno da dispersão urbana<sup>3</sup> e das suas consequências nas cidades europeias (Indovina, 1990; Fregolent et al., 2005; EEA, 2006; Couchet al., 2007):

---

<sup>1</sup>Ver parágrafo sobre a competitividade.

<sup>2</sup> É importante perceber que as razões que têm produzido a explosão dos subúrbios são as mesmas que dão origem à congestão e à poluição nos centros mais densos das nossas cidades (Secchi, 2004).

<sup>3</sup> A dispersão urbana (também conhecida como *sprawl* ou *città diffusa*) é nota como uma das mais importantes questões urbanas actuais (Indovina, 1990). Apresenta-se através da difusão não controlada de um modelo de crescimento a baixa densidade em vastas áreas do território (Couchet al., 2007).

- a grande expansão das *infra-estruturas* viárias construídas na segunda metade do século XX suportou o crescimento do fenómeno, criando contemporaneamente grandes desequilíbrios representados no dualismo entre uma escassa acessibilidade ao nível local e uma grande acessibilidade aos níveis territoriais superiores; os subúrbios desenvolvidos dentro destes problemas ligam-se com o resto da cidade através de uma movimentação baseada quase exclusivamente no uso dos transportes individuais privados, tornando-se assim umas das principais causas dos grandes fluxos diários na entrada e na saída das nossas cidades;
- o problema de acessibilidade local torna-se também um problema de *equidade social* enquanto quem vive nestes bairros tem padrões de acessibilidade aos serviços, de qualidade dos espaços públicos e de possibilidade de movimentação muito inferiores em comparação com as outras zonas mais afortunadas das cidades; tal escassa qualidade é também frequentemente a origem de fenómenos de degradação e segregação social;
- a dispersão urbana é ainda um fenómeno *não sustentável* nem do ponto de vista ambiental nem urbanístico no longo prazo, tendo exponenciais valores de consumo de solo e de custos necessários à manutenção das redes de infra-estruturas primárias necessárias;

A compreensão do fenómeno da cidade dispersa pode ser assim como um bom ponto de partida para o projecto das novas expansões ou transformações urbanas que deverão ser concebidas de maneira a não perpetuar os modelos suburbanos e os relativos problemas aqui mencionados. Tais *novas configurações urbanas* deverão ser desenhadas a partir das grandes infra-estruturas existentes mas preservando e valorizando os valores ambientais e instaurando relações mais estreitas à escala local, construindo assim novas polaridades multifuncionais, multivariadas e urbanisticamente sustentáveis.



Figura - 2 Dispersão urbana na área de Alcabideche em Cascais. Fonte: Google Earth, (2009)

### 1.1.1 Competitividade

A competitividade urbana tem a ver com a globalização da economia, capaz de influenciar fortemente as acções públicas e privadas dentro de sistemas urbanos sempre mais “líquidos”, onde as fronteiras tradicionais da cidade deixam de existir para dar lugar a transformações contínuas, resultado de uma economia e de um sistema de comunicação cada vez mais em rede e mais global (Boeri, 2002; DPP, 2006).

Tal fenómeno está intimamente ligado ao desenvolvimento de uma nova forma de economia, chamada “economia cognitiva”, caracterizada por uma maior flexibilidade e diferenciação na organização, na espacialização e na sincronização do trabalho. Uma economia dominada pela presença de indústrias e serviços de produção, vendas e usos de conhecimentos, informações e procedimentos e caracterizada pela sua forte dependência de um capital cognitivo humano cada vez mais qualificado, ou seja constituída por valores dados por particulares modos de funcionamento, relações pessoais, criatividade etc..(Asher, 2010).

Hoje em dia, o papel da cidade na economia globalizada é, por outro lado, mais importante na gestão de tal nova economia: os poderes públicos têm a responsabilidade de contribuir para a criação de um ambiente material, económico e social favorável para as empresas e os seus trabalhadores (Asher, 2010; Vescovi, 2011). Neste contexto torna-se estratégica a capacidade de atracção de jovens altamente qualificados, a perseguir através de políticas orientadas para a melhoria da qualidade de vida, dos equipamentos e dos serviços (Vegara, 2009).

Tal dinâmica de “atractividade urbana” pode-se explicar segundo três diferentes dimensões (Van der Berg L., Van der Meer J., Otgaar A., 1999):

- a atractividade como o lugar de habitar, através da qualidade e a da acessibilidade dos serviços, da vida social e cultural, do meio ambiente;
- a atractividade como lugar da economia, através da qualidade da força de trabalho, dos serviços para empresas, da localização em relação às redes de infra-estruturas e em relação às capacidades desta de ligação aos principais nós dos mercados internacionais;
- a atractividade como lugar dos turistas, através do número e da qualidade de elementos turísticos primários (museus, monumentos, eventos) e secundários (hotéis, áreas comerciais, centros congressos)

Cada uma destas dimensões representa hoje diferentes oportunidades de desenvolvimento urbano, capazes, sempre mais frequentemente, de se tornarem principais “motores de transformação” (Scott 2001; Vescovi, 2006). As suas correctas gestão e integração nas políticas urbanas podem determinar o declínio ou o relançamento competitivo duma cidade através da exclusão ou da inclusão nos sistemas de redes globais (Hall et al., 2000).

Diferentes autores<sup>4</sup> identificam alguns elementos-chave, capazes de influir significativamente no atingir do aumento competitivo dos sistemas urbanos:

---

<sup>4</sup> Entre os mais significativos individuados: Borja e Castells (1997), Vescovi (2009), Ascher (2010)

- a presença de uma eficiente rede infra-estrutural;
- a presença de eficientes plataformas logísticas e relativos serviços;
- a estreita ligação física e funcional entre empresas e centros de investigação, ensino e inovação;
- a presença contemporânea de diferentes tipologias de centros de investigação e polaridades culturais;

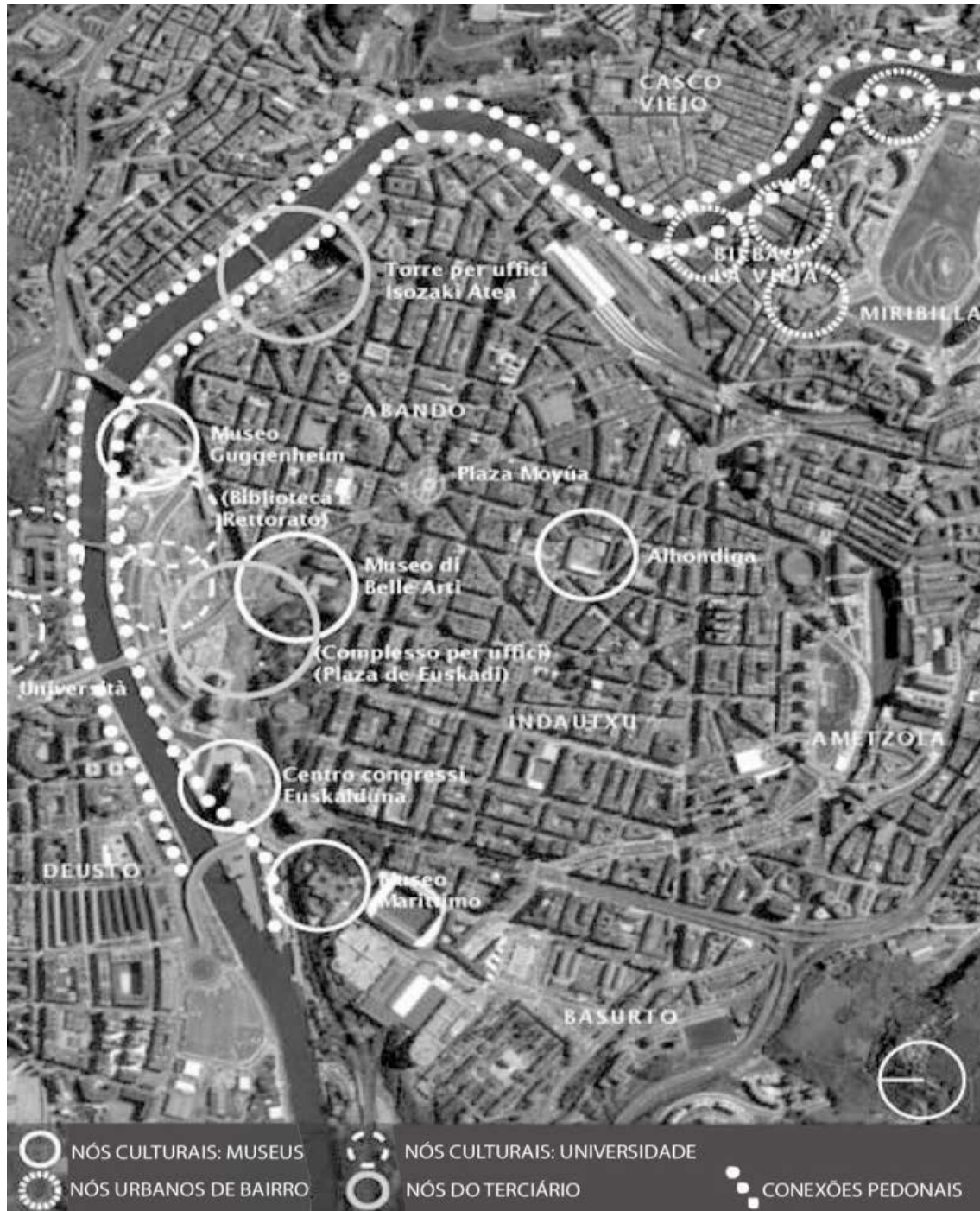


Figura - 3 Bilbao centro: exemplo de aplicação de estratégias competitivas relativamente aos três diferentes tipos de atratividade. Fonte: adaptação, Vescovi(2006)

- a qualidade dos espaços públicos, dos serviços e dos equipamentos à escala local;
- a implementação de um claro e contínuo programa de desenvolvimento;
- a presença de um claro sistema de regras a nível administrativo;
- a sinergia entre desenvolvimento económico e urbanismo sustentável;

Em síntese a importância dos novos fenómenos de competitividade urbana torna-se estratégica para o funcionamento da cidade contemporânea. Para prever o desenvolvimento de desequilíbrios locais (onde se estabelece o paradoxo de ter partes de cidades ligadas às redes globais, mas totalmente desligadas no que diz respeito às redes urbanas e regionais) é importante compreender com rigor as relações entre cidade e economia favorecendo o justo compromisso entre iniciativa pública e privada. O papel das administrações locais vai reforçar-se num contexto de concorrências interterritoriais, onde as concessões e as parcerias público-privadas se multiplicam de forma diferente, *“constituindo-se como novas formas de regulação, mais adaptadas a uma sociedade aberta, muito diversificada, móvel e instável”* (Ascher, 2010). Nestas situações o poder público deve saber criar as justas condições para favorecer as novas tipologias de investimento privado, mantendo simultaneamente o controlo do território e da dimensão social de maneira a induzir uma “estabilidade macroeconómica” sólida (Almeida da Costa, 2004): isto quer dizer não só orientar os investimentos em infra-estruturas estratégicas mas também fomentar ou investir directamente em espaços públicos, saúde, cultura e educação.

### 1.1.3 Crise e Mudança no Planeamento Urbano

Diferentes autores<sup>5</sup> concordam na crítica ao planeamento tradicional, entendido como aquele conjunto de instrumentos urbanísticos e programáticos mais frequentemente utilizados até hoje. Estes instrumentos têm frequentemente falhado, sendo inadequados na gestão das actuais dinâmicas urbanas e em particular nas inter-relações entre os interesses públicos e privados, favorecendo mais um relativamente ao outro, gerando assim diferentes desequilíbrios a nível urbano<sup>6</sup>. Tais desequilíbrios podem-se compreender na tentativa, raramente eficaz, de projectar os instrumentos urbanísticos como elementos de racionalização do espaço construído através da mera aplicação de um conjunto de regras e normativas de Estado (Ferreira, 2007).

Hoje em dia é evidente que a mudança dos paradigmas socioeconómicos, com as inerentes consequências na gestão e na forma das nossas cidades, “tornam hoje caduco o planeamento urbanístico funcionalista, hierarquizado e finalista” (idem, 2007). Todavia tais críticas difusas não querem pôr em discussão a existência dos instrumentos de planeamento, vistos como únicos modos de ligar a cidade e as suas partes, mas individualizam os seus principais problemas na falta de flexibilidade e na incapacidade de chegar a soluções concretas:

---

<sup>5</sup>Entre muitas outras evidenciam-se as mais significativas reflexões de M. De Solà-Morales (1987), B. Secchi (2006), e Nuno Portas (2013)

<sup>6</sup>No contexto português com o “Livro Branco sobre a política de habitação” do 1993 constata-se a ineficácia das políticas do solo e preconiza-se a necessidade de uma forte intervenção do Estado na regulação do mercado de solos urbanos, fazendo prevalecer os interesses públicos sobre aqueles privados (Ferreira, 2007)

- o problema da flexibilidade está relacionado com a rigidez do actual regime de gestão territorial no integrar e gerir, dentro da sua estrutura, as possíveis oportunidades de transformação urbana que podem, dentro da actual dinâmica da cidade contemporânea, apresentar-se em qualquer momento, independentemente do tempo de aprovação dos planos;

- a segunda crítica tem a ver com a eficácia dos instrumentos e explica-se na frequente dificuldade de transferir as indicações gerais, expressas em regras e zoneamentos, em projectos concretos e capazes de responder às necessidades de transformação. Tal ineficácia explica-se, quer com as grandes diferenças temporais entre o lento desenvolvimento dos planos e a rápida concretização dos projectos, quer com as incapacidades das administrações locais na legitimação dos instrumentos.

A primeira adaptação dos sistemas de gestão territoriais relativamente a tais problemas estruturais foi o surgimento, nos anos 90, do planeamento estratégico e das suas implementações na cidade através de projectos urbanos. A rigidez do sistema de planeamento tradicional e a sua estrutura hierárquica “em cascata” só permite uma relação “externa” entre os planos e os novos instrumentos, colocando assim os projectos urbanos num nível intermédio entre os Planos de Urbanização e os Planos de

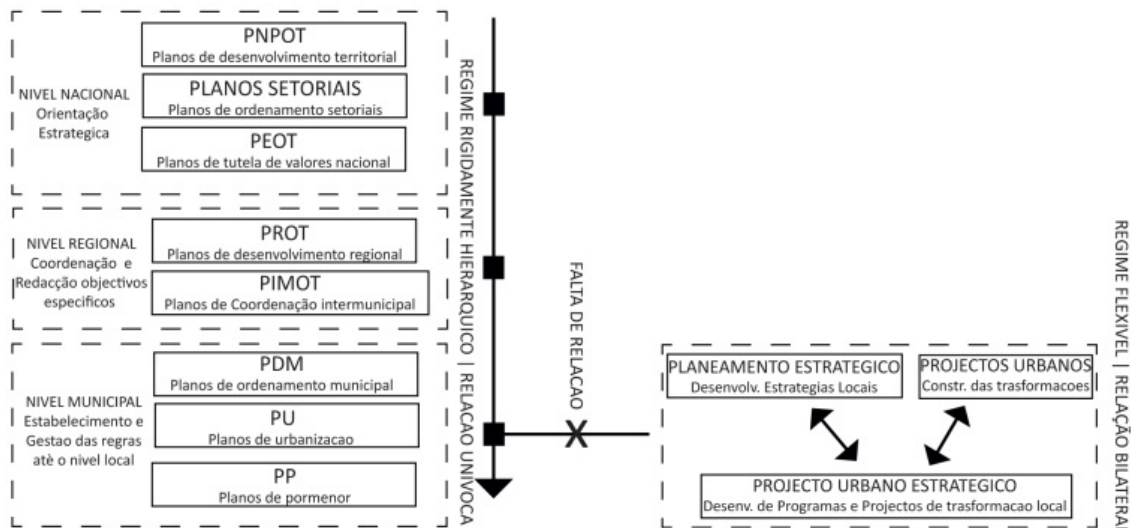


Figura - 4 Esquema das relações com o actual regime de gestão territorial. (autoria própria)

Pormenor mas com muito menos vínculos de subalternidade com os planos de nível superior, de maneira a proceder rapidamente à sua realização. A inclusão dos projectos urbanos nos planos directores e as sua sucessiva regulamentação é assim deixada aos longos processos de revisão destes instrumentos urbanísticos superiores ou, frequentemente, à aprovação de variantes urbanísticas fora das regras normais de aprovação. Esta falta de relações entre planos e projectos pode ser considerada uma das causas da actual presença de várias formas de desequilíbrio entre as diferentes áreas que compõem a cidade. Neste contexto a tendência internacional sugere uma rotura da estrutura do planeamento tradicional através do desenvolvimento e da integração de novas formas de planeamento de tipo estratégico-projectual, fortemente orientadas para a visão futura<sup>7</sup>. Em síntese, não se critica a importância dos instrumentos de planeamento tradicionais na gestão da cidade, necessários para contrastar fenómenos de desregulação difusa, mas sugere-se uma reforma das suas

<sup>7</sup>Ver as investigações apresentadas durante a última Bienal dos Urbanistas Europeus em Cascais (2013)



arquitecturas, de maneira a favorecer a inclusão dos grandes processos de desenvolvimento futuro dentro de estruturas de controlo claras e flexíveis, partilhando a avaliação e o controlo das transformações estratégicas com os projectos urbanos, vistos como únicos instrumentos capazes de desenvolver rapidamente as soluções mais adequadas aos contextos locais (Macchi Cassia, 1991; Bohigas, 2004; Portas, 2013). Nesta direcção está hoje a configurar-se, a nível europeu, uma nova geração de planos directores municipais<sup>8</sup>, capazes de integrar nas suas definições quer a componente “directora”, quer a componente estratégica, a implementar através um “projecto de cidade” baseado nos projectos urbanos estratégicos (Vegara, 2004). Tal geração de instrumentos de planeamento caracteriza-se por um funcionamento que se pode sintetizar com a superação da divisão hierárquica existente nos actuais sistemas de planeamento territorial em direcção de um sistema único integrado<sup>9</sup>.

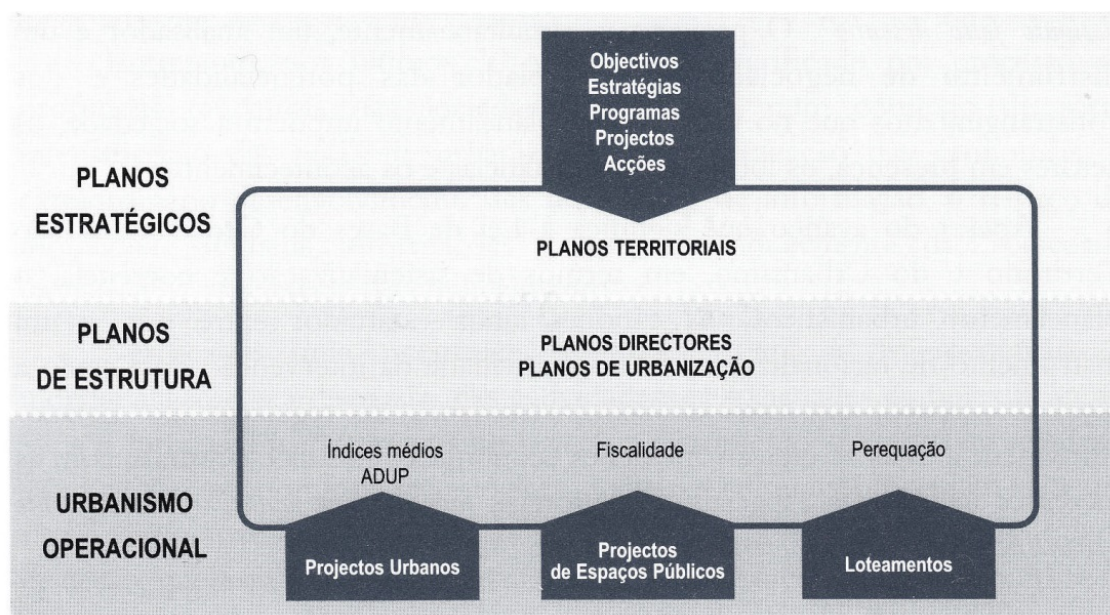


Figura - 5 Esquema da estrutura funcional do novo sistema de planeamento territorial. Fonte: Ferreira (2007)

## 1.2 O Conceito de “Projecto Urbano Estratégico”

A concepção de tal maneira de “fazer cidade” deriva principalmente das experiências dos “Projectos Urbanos” desenvolvidos na Europa a partir dos anos ’70 e cuja última evolução encontra, a partir dos anos 90, a tradição do “Planeamento Estratégico”<sup>10</sup>. Tal encontro entre dois diferentes paradigmas teórico-práticos fez com que muitas das indicações estratégicas contidas tradicionalmente nos planos de escala regional e territorial, tenham sido transferidas dentro dos

<sup>8</sup> Dentro desta nova geração de planos, pode-se citar a nível europeu (entre aqueles analisados): o “Piano Urbanistico Comunale” de Salerno (Italia, 2006), o concurso internacional para a “Greater Helsinki 2050” (Finlândia, 2007); o “Piano Strutturale Comunale” di Bologna (Italia, 2008), o projecto do concurso internacional para “Le Grand Paris de l’agglomeration parisienne” (França, 2009).

No contexto português destacam-se o novo PDM de Lisboa (2012) e o processo de revisão do PDM de Cascais (2013)

<sup>9</sup> Ver Anexo 1.

<sup>10</sup> Ver Anexo 2

processos de formação dos mais recentes projectos de dimensão urbana. As razões principais do nascimento desta nova maneira de “projectar a cidade” é a de atribuir a tomada de consciência relativamente ao grande impacto dos projectos urbanos nos sistemas territoriais e, ao mesmo tempo, na dificuldade intrínseca dos processos de projectação tradicionais a conformar-se a tais novos enquadramentos estratégicos.

### 1.2.1 A tradição do “planeamento estratégico”

O planeamento estratégico territorial tem raízes na planificação estratégica aplicada às empresas e no planeamento urbano de longo prazo com tradição no contexto anglo-saxónico e francês (Forn, 2005). “*O planeamento estratégico empresarial tem hoje, com mais de 50 anos de profusa aplicação, uma história de evidentes sucessos, de apreciada inovação e de sucessivas adaptações à evolução dos contextos económicos e sociais*” (Ferreira 2007).

A primeira experiência aplicada à cidade em âmbito europeu foi a de Birmingham onde a partir de 1986 foi executada uma operação singular, baseada numa profunda reconversão urbanística e das infra-estruturas económicas da cidade. Tal metodologia (conhecida por Arthur Andersen) foi sucessivamente desenvolvida sobretudo em Espanha onde foi aplicada em Madrid, Bilbao e Saragoça. Barcelona seguiu um percurso independente, desenvolvendo ao longo dos anos uma metodologia conhecida hoje por “projecto de cidade” ou “método Barcelona” (ibidem, 2007). Hoje em dia tais metodologias foram ainda melhoradas e aplicadas em maneira híbrida, juntando as vantagens de uma e da outra tradição original. O resultado é uma substancial homogeneidade dos conteúdos e dos métodos recorrentes em elaborações estratégicas de cidades geográfica e culturalmente muito distantes entre si<sup>11</sup>.

O papel mais importante do planeamento estratégico está na assunção da realização de um “projecto de cidade” dotado de uma alta capacidade realizadora e unificadora do diagnósticos e de actualizações públicas e privadas, no sentido da modernização e qualificação das estruturas, das actividades e dos equipamentos urbanos, mediante a mobilização e a concertação dinâmica dos actores urbanos (ibidem 2007): “*Estratégia significa projecto. Sem projectos estruturantes e atractivos, previamente definidos e susceptíveis de fazerem parte do imaginário dos habitantes da cidade, o plano estratégico pouco mais será que um exercício de participação sem efeitos práticos*” (Forn, 2005).

Hoje em dia os planos estratégicos visam o perseguimento futuro de um “desenvolvimento sustentável” para a cidade ou a região, sustentado através de quatro principais direcções, intrinsecamente interligadas (Vescovi, 2011):

1 O desenvolvimento económico, geralmente declinado em três estratégias principais:

- o melhoramento do sistema da mobilidade e das suas infra-estruturas com o objectivo de aumentar a conectividade interna e externa relativamente ao sistema urbano;
- a incentivação e o desenvolvimento de infra-estruturas para a inovação e investigação, o ensino superior e o empreendedorismo;

---

<sup>11</sup> Entre as cidades examinadas no livro de Perulli (2006) e Vescovi (2011) estão: Barcelona, Lyon, Bilbao, Glasgow, Florença, La Spezia, Helsinki, Turim, Zurique e outras



- o melhoramento das actuais condições de “qualidade urbana” em termos de espaço publico e serviços, qualidade das arquitecturas e consequente fomentação de vitalidade urbana;

2 A perseguição da coesão social, obtida através de medidas especificamente orientadas à implementação de condições de vida aceitáveis (serviços, espaços públicos, transportes) em todos os bairros, a incentivação do mercado de trabalho e a inclusão das faixas mais desfavorecidas da população;

3 A sustentabilidade ambiental, abrangendo uma série de temáticas ligadas à salvaguarda e à valorização dos valores paisagísticos e ambientais como: a mobilidade ligeira, a tutela e valorização das áreas de importante valor ecológico ou paisagístico, o controlo da poluição do solo, do ar e das águas subterrâneas e superficiais etc..

4 A projecção externa perseguida através do melhoramento geoestratégico relativamente as redes e territórios locais e globais. Tal actividade externa tem a ver com o aumento da autonomia internacional da cidade e o seu posicionamento relativamente a “redes de cidades” capazes de melhorar as suas condições em sectores específicos e permitir a captação de investimentos externos (Scott, 2001).

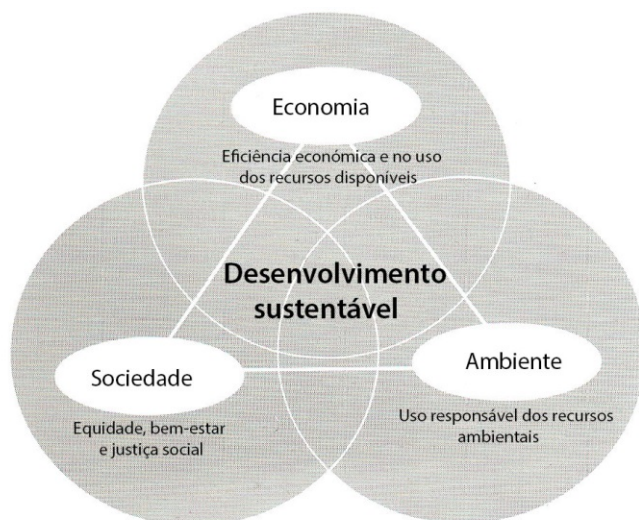


Figura 6—Esquema conceptual do desenvolvimento sustentável, utilizado frequentemente como base para o planeamento estratégico. Fonte: Russo (2011, T.A.)

Fundamentalmente o planeamento estratégico é assim um processo de decisão que se estrutura através de quatro passagens principais (Ferreira, 2007):

- a construção de uma visão futura, prospectiva, com a definição do objecto e das metas desejáveis e as linhas estratégicas para o desenvolvimento, a qualificação e a competitividade duma cidade ou duma região;

- a participação, o empenho e a mobilização dos actores urbanos e territoriais na elaboração dos projectos de desenvolvimento;

- a selecção dos projectos e acções-chave através dos quais se obtém a evolução da cidade ou região da situação de partida para o estádio ambicionado;

- uma profícua cooperação público-privada, traduzida na contratualização para a realização de projectos e acções nucleares de uma estratégia definida.

### 1.2.2 Características e Vantagens

Segundo Solà-Morales (1987. T.A.):

*“Projecto urbano é partir da geografia de uma dada cidade, das suas solicitações e sugestões, e introduzir com a arquitectura elementos de linguagem que dêem forma ao sitio. Projecto Urbano é confiar mais na complexidade da obra a fazer do que na simplificação racional da arquitectura urbana. É também trabalhar de forma indutiva, generalizando o particular, o estratégico, o local e generativo, o modelar”*

A partir desta “locução” complexa podem-se evidenciar quatro grandes “elementos chaves” que distinguem este tipo de projectos, relativamente a qualquer outro:

- a capacidade indutiva no provocar ou induzir transformações significativas noutras áreas envolventes (Costa Viegas, 1998) ou no modelo de desenvolvimento urbano e territorial;
- a capacidade formal declinada no desenhar do conjunto sem desenhar todos os elementos que o compõem em detalhe, visando a criação de uma forma de cidade onde a qualidade do conjunto é superior à da soma individual das suas partes (Busquets, 2006);
- o desenvolvimento contemporâneo da gestão e dos dispositivos formais de projecto, o que permite encontrar mais facilmente soluções em harmonia com as necessidades e as diferentes questões territoriais, urbanas e locais;
- a contemplação do horizonte temporal como importante elemento guia do processo onde se planeia o desenvolvimento do projecto como “obra aberta” às mudanças futuras.

Na prática o Projecto Urbano pode realizar-se de diferentes formas, dependentes das características do lugar, das problemáticas e potencialidades locais e, enfim, das relações existentes e/ou possíveis com o sistema urbano e territorial. J. Busquets (2006) define “projecto urbanístico” como qualquer tipo de transformação física urbana de uma certa importância, seja pela dimensão dos projectos, seja pelos seus impactos relativamente à cidade: dentro desta grande categoria declinam-se novos tipos de projectos onde, o Projecto Urbano se destaca na particularidade de saber integrar diferentes funções operando a uma escala intermédia entre a arquitectura e a cidade, adaptando-se entre diferentes fases temporais<sup>12</sup>.

A realização do projecto através o método dos Projectos Urbanos Estratégicos configura-se assim como uma metodologia de síntese projectual capaz de valorizar diferentes tipos de projectos contidos no seu interior, desenvolvendo os mais adequados aos diversos contextos. No seu desenvolvimento tal metodologia apresenta assim diferentes vantagens:

- a capacidade “inclusiva” e “inovadora” na integração e desenvolvimento de referências conceptuais referentes outras disciplinas. Entre estes, os esforços de incorporar as dinâmicas da mudança da cidade contemporânea dentro de formas e composições sensíveis a estas variáveis;

---

<sup>12</sup> Ver Anexo 3

- a “força de abstracção” do projecto urbano no sintetizar e orientar acções e intervenções originadas por programas frequentemente poucos definidos. Tal capacidade “conceptual” é assim superior a outras disciplinas paralelas como a engenharia, cujo compromisso com a acção resulta mais fácil e evidente;
- a força da abordagem inter-escalar onde cada projecto se mexe através de várias escalas: a sua própria mas também aquelas inferiores e superiores, para demonstrar a sua condição urbana. Tal método contrapõe-se à tradicional “cascata” de planos e projectos;
- a capacidade de descobrir e reconhecer as regras estruturantes da cidade existente, com o objectivo de reinterpretar tais regras para reintroduzir nas estruturas dos novos projectos;
- a capacidade “formal e estética” no conceber e desenhar de novas composições urbanas adequadas à actualidade que “parecem superiores ao esquematismo da *Beaux-Arts* tradicional”;
- a capacidade “redistributiva” que na época moderna viu coincidir o progresso tecnológico com o melhoramento das condições de vida da maioria dos habitantes, hoje é frequentemente implementada através de estratégias do projecto urbano.

Em síntese, pode-se distinguir dois tipos de características complementares, algumas relativas à gestão, outras mais propriamente aos aspectos formais da concepção do desenho urbano:

Principais elementos de gestão:	- A <b>relação biunívoca</b> entre análise/projecto;	- O uso dos <b>traçados viários</b> como instrumento de formalização;
	- A relação biunívoca com os instrumentos urbanísticos ;	- <b>A centralidade</b> do projecto do solo e do <b>espaço público</b> como elemento estruturante;
	- O estabelecimento de uma <b>perspectiva policêntrica</b> , com uma melhor distribuição territorial dos equipamentos de “prestígio”;	- O redesenho e <b>integração dos tecidos urbanos existentes</b> ;
	- O estabelecimento de um <b>mix funcional</b> a nível local para corrigir os efeitos do <i>zoning</i> ;	- A integração de um válido sistema de <b>transporte público rápido</b> ;
	- O desenvolvimento de um <b>programa bem definido</b> e operativo em relação com a visão estratégica;	- <b>A valorização</b> e reinterpretação das potencialidades e <b>preexistências</b> do lugar;
	- A construção de um <b>obra “aberta”</b> a mudanças futuras;	- A valorização e reconstrução dos <b>sistemas paisagísticos</b> ;
	- A gestão por meio de <b>sociedades “mistas”</b> de composição público-privada para desenvolver as concertações e atrair investimentos;	- <b>O desenho urbano</b> como elemento de <b>mediação qualitativa</b> entre a cidade e a arquitectura;
	- A realização do <b>projecto por fases</b> consecutivas, avançando com a disponibilidade de financiamento;	- O desenvolvimento de uma solução arquitectónica ( <b>projecto piloto</b> ) indicativa para dar uma <b>referência no que diz respeito à tipologia e à linguagem</b> do edificado;

Figura - 6 Principais elementos dos projectos urbanos estratégicos (autoria própria)

#### 1.4 Uma proposta “metodológica”

O desenvolvimento de um projecto urbano estratégico trata directamente das questões urbanas da cidade contemporânea, um sistema complexo que precisa de ser gerido diferentemente do tradicional estudo de arquitectura (Secchi, 2000; Tziomis, 2006; Morais, 2008), cuja definição depende não só dos elementos ligados à engenharia ou ao urbanismo, mas também de outros factores relacionados com o sistema de actividades humanas, entendidas como processos em evolução em direcção a um futuro incerto (Khisty, 1995). Neste contexto, considera-se útil propor a constituição de um modelo capaz de trazer na síntese do desenho os novos elementos provenientes da investigação orientada para a compreensão da complexidade do projecto urbano. Para lidar esta complexidade percebe-se a necessidade de desenvolvimento de um esquema metodológico “híbrido”, capaz de aproximar a metodologia tradicional de matriz determinista (nota como *hard system methodology* – H.S.M), um modelo complementar derivado da “*Soft System Methodology*– S.S.M” (Checkland, 1981).

O H.S.M (Neufville et al. 1974) caracteriza-se por uma estrutura lógico-sequencial que determina a formação das opções finais. a aplicação ao projecto de tal procedimento tem a ver com o desenvolvimento de relações causa/efeito fortemente orientadas para a procura de conclusões onde a análise dos problemas encontrados determina directamente a escolha das melhores soluções a aplicar.

O S.S.M (op. cit. 1981) é um sistema de inquirição/interrogação usado para lidar com situações problemáticas complexas e pouco estruturadas (Khisty, 1993) e estrutura-se na construção de esquemas lógicos inclusivos de todo o sistema de influências, orientados para induzir uma melhor percepção dos problemas através o uso de conceitos em vez de números (Easterby-Smith et al. 1991, Ormerod, 1998). Inicialmente usada para o tratamento de sistemas técnicos complexos, a SSM alargou-se a uma grande variedade de situações que vão desde reformas sociais e políticas ao planeamento de projectos em desenvolvimento (Taylor et al., 1998). No âmbito dos estudos urbanos e sociais este processo metodológico ajuda a gerir a complexidade através da estruturação de um modelo de sistemas onde se faz a separação de situações lógicas/conceituais das do mundo real e, através uma interacção biunívoca entre ambas, se permite a revelação das características de fenómenos que, confrontados com a situação real, são capazes de transformar o conjunto das suas componentes em linhas de acção desejáveis e viáveis (Alho, 2005).

Propõe-se assim a construção de uma metodologia “híbrida”, capaz de juntar as vantagens das duas diferentes abordagens: a grande força e eficácia em gerir as relações causa/efeito e chegar a conclusões típicas das metodologias tradicionais, e o importante potencial de flexibilidade e abertura mental que têm as metodologias “soft”. Os principais elementos de tal metodologia são:

- a capacidade de orientar o processo projectual desde o princípio, numa maneira que seja o mais possível clara e simples para o profissional;
- a integração dos conhecimentos teóricos provenientes das várias disciplinas paralelas e úteis à compreensão dos problemas de “contexto” em relação ao projecto, incorporando as dimensões económicas e sociais;

- a integração das indicações práticas provenientes de casos de estudo seleccionados, de maneira a tomar em conta a dimensão prática das soluções projectuais encontradas;
- a integração das indicações provenientes do normal processo de desenvolvimento projectual, desde a análise até aos primeiros desenhos, de maneira a ter em conta a solução das problemáticas locais;
- a fixação do desenho urbano como fase final de síntese unitária de todo o processo;
- uma certa flexibilidade de utilização, evitando procedimentos estreitamente hierárquicos “em cascata” e favorecendo relações biunívocas (em vez de unívocas) entre as diferentes fases do processo.

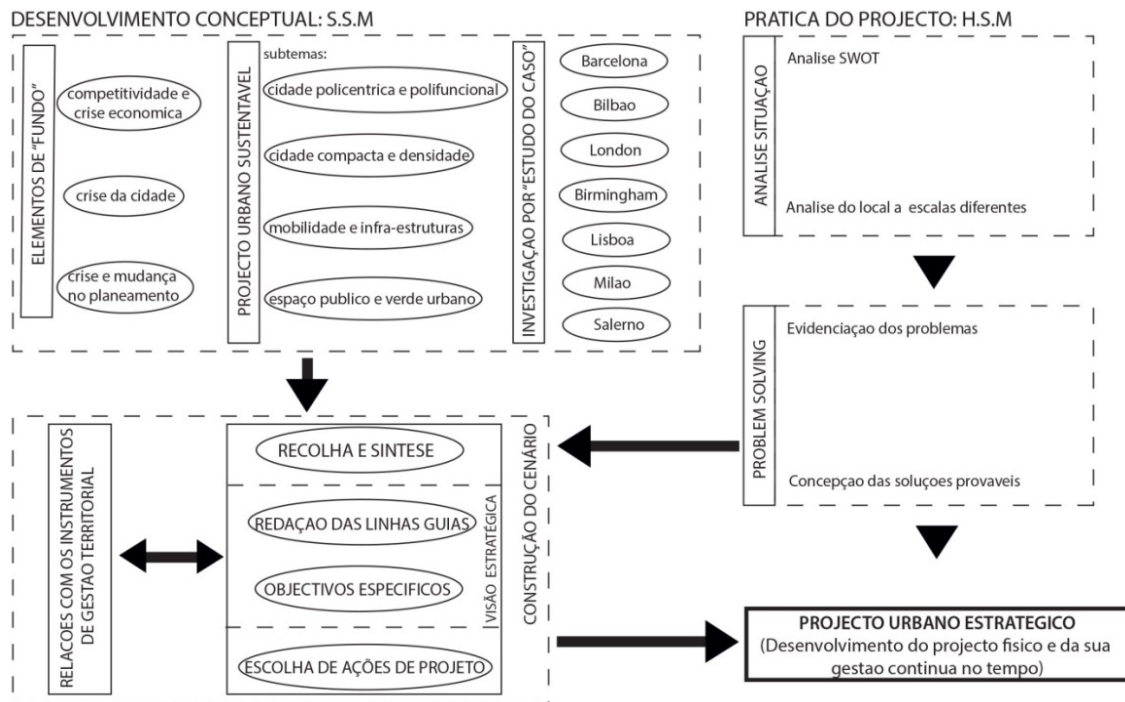


Figura - 7: Esquema metodológico do “projecto urbano estratégico” (autoria própria).

Tal metodologia não tem assim uma estrutura fixa mas adapta-se aos diferentes contextos, tendo como únicas invariantes os três passos principais de estruturação do quadro conceptual (S.S.M), desenvolvimento projectual (HSM) e conseguinte construção do cenário onde se definem as acções a aplicar no desenho do projecto final.

Relativamente ao nosso trabalho de investigação o quadro conceptual estrutura-se em torno de três fases principais, não consecutivas mas em contínua relação, onde a análise de uma pode trazer desenvolvimentos nas outras e vice-versa:

- a primeira investigação prevê o conhecimento dos “Elementos de Fundo”, individualizados na crise da cidade, no emergir do fenómeno de competitividade urbana e na crise do planeamento tradicional, focalizada num estudo geral sobre a capacidade dos sistemas de planeamento de se adaptarem as novas condições urbanas;
- a segunda investigação tem a ver com as diferentes dimensões do projecto urbano sustentável, visto como uma condição obrigatória no projecto contemporâneo e analisada relativamente à aplicação

das técnicas e das experiências mais comuns e de sucesso, tais como a cidade compacta e polifuncional, a cidade policêntrica etc.;

- a terceira busca elementos úteis à investigação mediante a técnica dos “Estudos de Casos”, seleccionados com base na coerência com as outras investigações e com as primeiras fases de análise do processo projectual. Tal fase mostra uma investigação centrada no estudo de boas práticas em quatro países europeus: Itália, Portugal, Espanha e Inglaterra.

A fase da construção do cenário projectual quer dar uma síntese entre os resultados do desenvolvimento do quadro conceptual e os primeiros resultados da concepção do projecto a fim de escolher as melhores estratégias, objectivos e linhas de acção de acordo com a investigação, com as problemáticas técnicas a nível local, e com os instrumentos de gestão e planeamento territorial.

O desenho urbano final resulta assim no produto final de tal metodologia, desenvolvendo acções com mais probabilidades de sucesso em comparação com aqueles desenvolvidos dentro de metodologias tradicionais.

## 2 O projecto na época da sustentabilidade

Por sustentabilidade entende-se o “fazer uso dos recursos existentes para as actuais exigências de desenvolvimento sem prejudicar o mesmo uso por parte das gerações futuras” (WCED, 1987). Ultimamente nos debates sobre o urbanismo encontra-se frequentemente o conceito de “desenvolvimento sustentável” entendido como modelo de desenvolvimento que *“sustenta a sociedade sem prejudicar as bases ambientais e sociais onde se apoia a mesma capacidade de desenvolvimento”*, uma fórmula que parece oferecer soluções para os graves problemas nas relações entre os sistemas naturais e a nossa espécie (Farr, 2008. T.A.)<sup>13</sup>. Hoje o papel das cidades (e dos seus projectos) no alcançar de modelos sustentáveis é sempre mais importante: a metade da população mundial vive actualmente em áreas urbanas, concentrando assim nelas a maioria das actividades, das produções e do consumo, o que torna as cidades contemporâneas nos produtores dos maiores danos ambientais e, mesmo nos lugares onde tais problemas se manifestam com maior intensidade (Vegara et al. 2004).

Aplicado ao urbanismo, este assunto integra-se no paradigma do “ecodesenvolvimento” (Sachs, 1984) onde aparece a “capacidade de trazer vantagens da sustentabilidade ambiental” de modo a recuperar aquela “simbiose” entre a espécie humana e o seu planeta. Estas últimas evoluções de desenvolvimento sustentável expressam também uma tripartição dimensional do conceito onde ao lado da dimensão estreitamente ambiental se colocam a dimensão económica e social. Para ter uma ideia geral das consequências, directas ou indirectas, da aplicação deste modelo de desenvolvimento no planeamento urbano, é interessante a distinção de Regolini (2008) em dez diferentes enfoques complementares (Regolini, 2008): morfologia urbana, biodiversidade, desenvolvimento social, espaço público e mobilidade, conforto bioclimático, materiais, complexidade, património, desenvolvimento económico, governação.

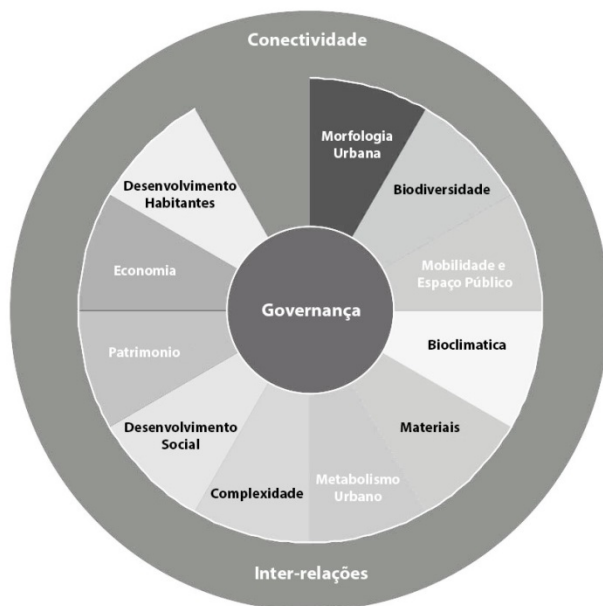


Figura - 8 Diagrama conceptual dos diferentes enfoques do urbanismo sustentável  
Fonte: adaptação, Regolini, (2008 T.A)

<sup>13</sup>A primeira definição geral de desenvolvimento sustentável encontra-se após a publicação do relatório da comissão Brundtland em 1987: “... *aquele que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades*” (Commission Brundtland, 1987)

Da evolução do conceito de desenvolvimento sustentável surge o paradigma “pensar global, agir local”<sup>14</sup> que reconhece o valor dos governos nacionais e regionais na aplicação dos princípios gerais nas diferentes realidades locais, considerando a diversidade dos diferentes territórios como um valor acrescentado para a experimentação de modelos urbanos mais adequados ao desenvolvimento futuro das nossas cidades (Vegara et al. 2004). Neste sentido, o método do projecto urbano e a sua escala de intervenção parece ser o dispositivo urbanístico mais correcto para realizar a síntese dos princípios da sustentabilidade, através das suas avaliações no processo projectual e da realização no desenho:

*“A escala do bairro é aquela mais apropriada para aplicar as estratégias sustentáveis, permitindo a gestão local de questões como o consumo hídrico e energético, a poluição acústica, a recolha do lixo e também as problemáticas ligadas à discriminação social”* (Muller 2003. T.A.)

*“O planeamento sustentável requiere uma visão fortemente integrada que, além de combinar significados simbólicos e culturais, une várias técnicas aos recursos locais de proximidade, que só a escala do projecto urbano é capaz de articular adequadamente”* (Russo, 2010. T.A.)

*“A sustentabilidade do bairro baseia-se na sustentabilidade das edificações - o projecto de conjuntos habitacionais exerce, em macro escala, um grande impacto sobre a eficiência energética e, em média escala, o desenho urbano pode ser desenvolvido por meio de uma óptica sensível às condições climáticas”* (Edwards, 2005)

Hoje em dia existe uma vasta literatura sobre o conceito de urbanismo sustentável e a sua aplicação à escala urbana e arquitectónica. A partir deste rico conjunto de investigações, pode-se dizer que é impossível deduzir critérios únicos capazes de dizer com certeza, e para qualquer tipo e local de aplicação, quais são os modelos sustentáveis e quais não são, dependendo dos específicos aspectos quantitativos, qualitativos e de relação com a envolvente, das relações com as diferentes escalas de intervenção e dos aspectos formais (Vegara, 2004). Todavia é importante perceber as tendências principais, geralmente convergentes em direcção a alguns modelos principais e, ainda mais interessante, como tais modelos de referência (desenvolvidos e aplicados com o objectivo de buscar os critérios de desenvolvimento sustentável), sejam frequentemente coincidentes com os critérios de eficiência e funcionalidade.

Pode-se individualizar, entre tais modelos de referência, algumas estratégias principais a desenvolver nos parágrafos a seguir:

- a cidade policêntrica e multifuncional
- a cidade compacta e a correcção da densidade
- a cidade interconectada: mobilidade e infra-estruturas
- a cidade à medida humana: espaços públicos e verde urbano

---

<sup>14</sup>Tal paradigma encontra-se pela primeira vez na conferência de Rio de Janeiro organizada pela ONU em 1992 sobre o desafio do desenvolvimento sustentável para o século XXI.



## 2.1 A cidade policêntrica e multifuncional

Em diferentes investigações em cidades e diferentes regiões, chegou-se à conclusão que através da actuação de formas policêntricas, será efectivamente possível atingir o desenvolvimento sustentável das nossas cidades (Jenks, 2000 e 2010). Uma forma urbana estruturada por uma serie de pontos nodais, difundidos pela cidades e ligados uns aos outros por meio de linhas de transporte público, onde os centros principais deverão competir com os menores por investimentos e atenção, qualidade dos equipamentos e atractividade (Rogers, 1997; Edward, 2005). Ascher (2004) individualiza neste modelo a base do fenómeno de “metropolização” onde a vida urbana se desenvolve através da afirmação dos seus diferentes pólos, interligados por uma eficiente rede de conexões. Na prática o desenvolvimento de tais centros menores pode ajudar a diversificar e a coser o tecido urbano de modo a revitalizar as áreas periféricas, corrigindo os desequilíbrios internos da cidade. Tais perspectivas nascem das evidências de um fenómeno comum nas nossas cidades: a dicotomia entre um centro denso saturado de funções e os subúrbios desorganizados, mas que podem ainda oferecer os seus numerosos terrenos indefinidos à actual procura de espaços para o crescimento económico e imobiliário. Onde os necessários fenómenos de descentralização não são suficientemente geridos através de políticas e projectos locais onde se evidenciam diferentes tipos de desequilíbrios, entre os quais o “*sprawl*” (Jenks, 2000; EEA, 2006).

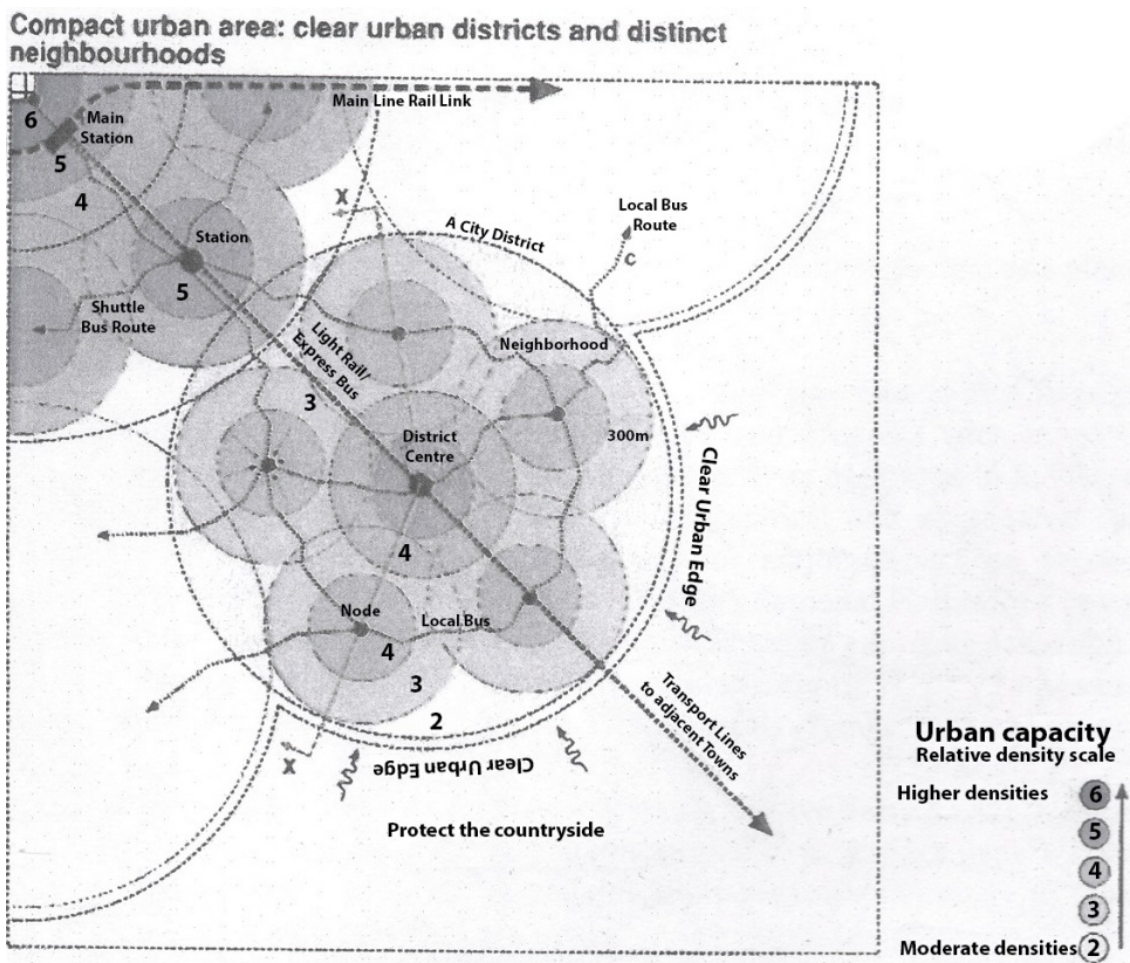


Figura - 9 Diagrama explicativo de uma ideal cidade policêntrica, com densidade decrescente ao afastar dos vários centros  
Fonte: Rogers et al., (1999)

O modelo policêntrico tem algumas características de funcionamento peculiares (ibidem, 2000; Burton et al, 2000):

- A densificação das áreas de baixa densidade em correspondência dos nós infra-estruturais mais acessíveis;
- Um desenvolvimento linear ao longo das conexões de ligação entre os diferentes centros da área urbana;
- Uma eficiente rede de transportes públicos e de mobilidade ligeira para a ligação entre os diferentes centros;

Ao lado das estratégias de policentrismo, está frequentemente associada a de “*mix of use ou polifuncionalidade*”<sup>15</sup> de maneira a construir uma relativa independência funcional dos vários centros. Rogers (1997) prevê para o futuro “*uma cidade densa e diversificada onde as actividades comerciais se juntam às sociais e os bairros se desenvolvem em pontos focais das comunidades, um modelo capaz de aceitar e valorizar a complexidade da cidade*”. Tal modelo opõe-se ao da cidade planeada através do zoneamento funcional, vista como expressão urbana do modelo de desempenho industrial fordista e hoje difundida em todo o mundo ocidental: os escritórios e a administração situados no centro, as áreas recreativas e os grandes centros comerciais na periferia, situados ao lado (mas separados) de vastos subúrbios exclusivamente habitacionais. O modelo urbano polifuncional, por outro lado, quer voltar a trazer a vida pública para as ruas através a valorização dos comércio e serviços de proximidade<sup>16</sup>, capazes de construir aquele ambiente urbano resultante da diversidade das actividades e dos espaços públicos; um modelo também procurado pelos promotores (Ascher, 2010).

A melhor escala para a aplicação da polifuncionalidade é a do bairro, tal unidade territorial nasceu com a função de enfrentar as diferentes necessidades da população durante todo o dia e ao longo dos anos (Farr, 2008) através da integração de diferentes usos do espaço, de numerosas funções comerciais e de serviços, de variadas tipologias habitacionais. A qualidade destes bairros completos<sup>17</sup> depende assim de dois factores (Rogers, 1997; idem, 2008):

- a capacidade dos seus desenhos urbanos no induzir os seus habitantes a preferir satisfazer necessidades diárias perto de casa, sem ter de se mover de carro para outros destinos;
- a capacidade de oferecer diferentes tipologias habitacionais capazes de atender às escalas diferentes das exigências das famílias durante o inteiro ciclo de vida, construindo oportunidades de alojamento para as diferentes faixas e tipologias de população.

---

<sup>15</sup>Ver a investigação de Jenks (1996; 2000), Rogers (1997), Edwards (2005), Moor e Rowland (2006), Farr (2008)

<sup>16</sup>Este modelo económico parece também ser mais sustentável a nível económico pela sua capacidade de redistribuir os lucros no mesmo bairro (Cunningham, 2008).

<sup>17</sup>Farr (2008) sintetiza estes conceitos na palavra “*completeness*”

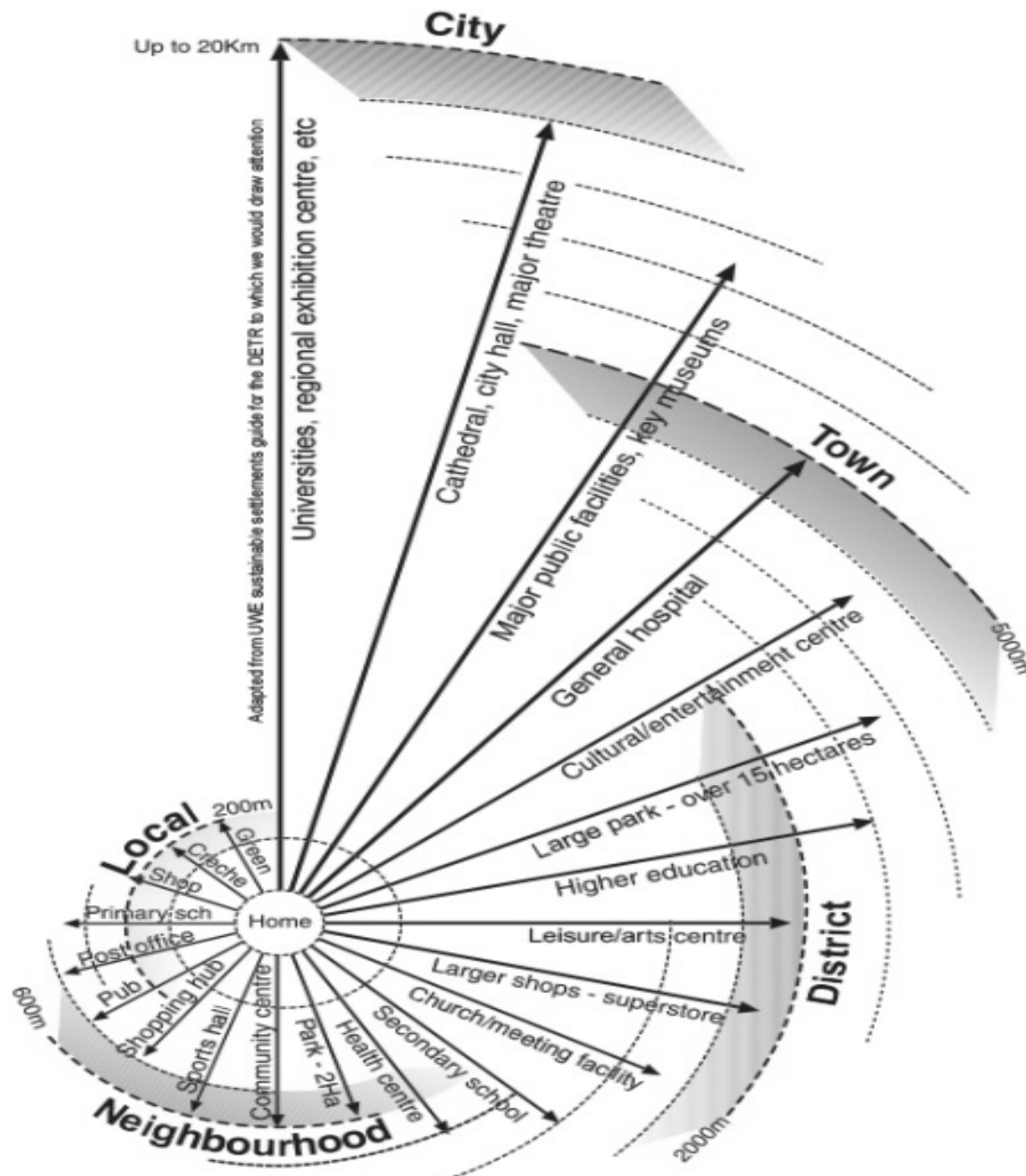


Figura - 10 Relações entre dimensão territorial e serviços. Fonte: Rogers et al. (1999)

Em síntese, cada bairro precisa de ter no seu interior um certo padrão de funções para o seu mínimo funcionamento. Através da simultânea actuação de estratégias policêntricas, cada bairro é também capaz de aumentar a sua qualidade com a integração de alguns serviços de escala territorial superior. Tais serviços “urbanos”, graças às suas fortes imagens, aumentam a variedade e a competitividade das áreas envolventes, fomentando a atracção de populações e de investimentos externos.

## 2.2 A cidade compacta e a correcção da densidade

*“A compacidade no âmbito urbano representa a ideia da proximidade dos elementos que formam a cidade, ou seja, a reunião num espaço mais ou menos limitado de diferentes usos e funções urbanas, o que facilita o contacto, o intercâmbio e a comunicação, que são a essência da cidade. Potencia a probabilidade de contactos e assim a relação entre os elementos do sistema urbano (Bohigas, 2004).”*

Diferentes autores individualizam na cidade compacta a estratégia ideal para enfrentar o desafio da forma sustentável para o novo milénio (Jenks 1996; Burton et al 2000; Edwards, 2005). Tal modelo habitacional foi rejeitado categoricamente no início do século XX por causa das condições das moradias, higiene e pobreza nas cidades industriais do século anterior. Hoje, que tais condições melhoraram pela evolução tecnológica, podem-se redescobrir as vantagens sociais da cidade compacta e das relações de vizinhança que tem originado a vida urbana: uma cidade de alta densidade e socialmente diversificada onde se mesclam as actividades comerciais e os bairros tornam-se o ponto focal da comunidade (Rogers, 1997). Tal estratégia apresenta numerosas vantagens ecológicas, económicas e sociais (ibidem, 1997; Rowe et al., 1978; Burton et al., 2000; Farr, 2008), entre as primeiras:

- Juntamente com o planeamento integrado aumenta a eficiência energética, reduz o consumo de recursos e combate o consumo de solo
- Permite a construção e a gestão dum sistema de transporte público eficiente e a baixo custo;
- Através da estratificação das diferentes formas e funções é capaz, a longo prazo, de gerar um nível de vida urbana satisfatório, favorecendo também formas artísticas e culturais;
- As tipologias urbanas compactas podem reduzir o consumo energético requerido para arrefecer e aquecer uma habitação em 35-40% em comparação com a habitação unifamiliar dispersa.

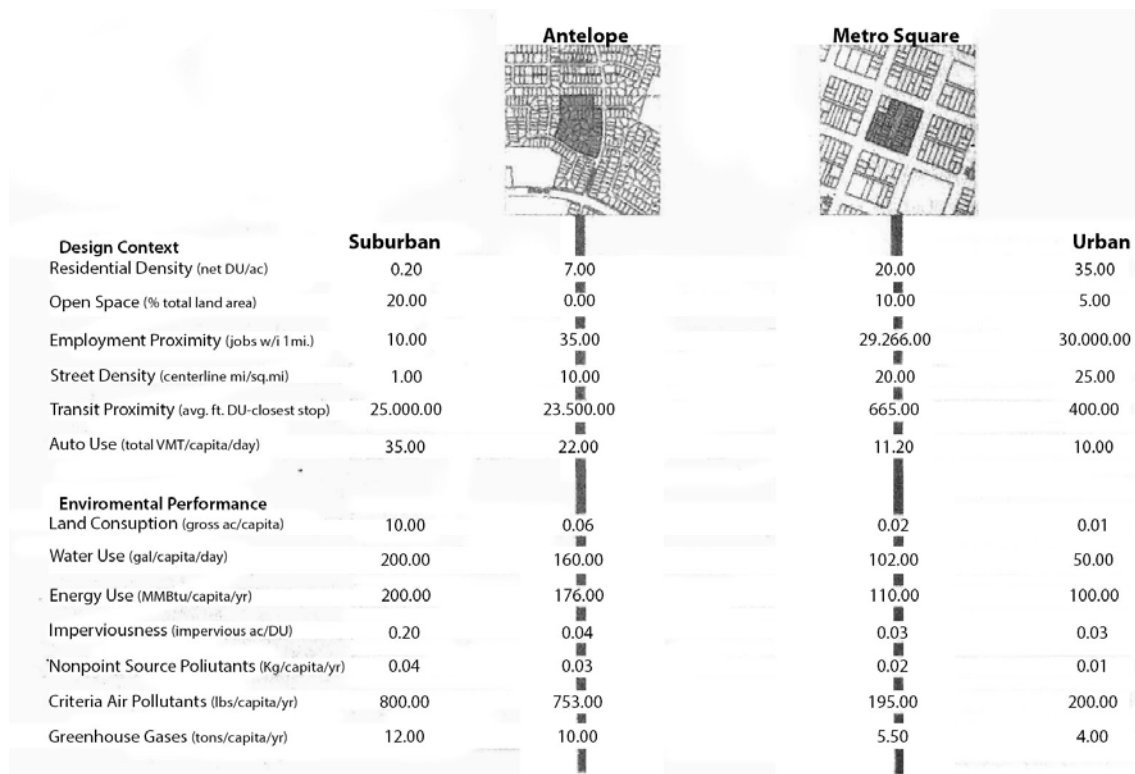


Figura - 11 Tabela representativa dos “impactos ambientais pro capita” na cidade de São Francisco e em termos gerais. Os Valores baixam com o aumento da densidade. Fonte: Allen (1999)

No confronto entre uma zona tipicamente urbana de alta densidade e uma tipicamente suburbana esta última revela-se não sustentável em diferentes aspectos de qualidade urbana e ambiental (fig. 10): as formas mais urbanas ganham no que respeita à proximidade ao transporte e ao posto de trabalho, no consumo de solo e de energia etc.. Uma outra importante vantagem da cidade compacta está no sustentamento de diferentes funções urbanas, quer públicas quer privadas, que necessitam de um certo número de utentes para poder funcionar correctamente: as aglomerações de densidade média-alta e altos valores de proximidade, além de aumentar o número de habitantes, favorecem a deslocação pedonal e a regularidade dos transportes públicos, induzindo assim o aproveitamento do comércio e dos serviços presentes no bairro.

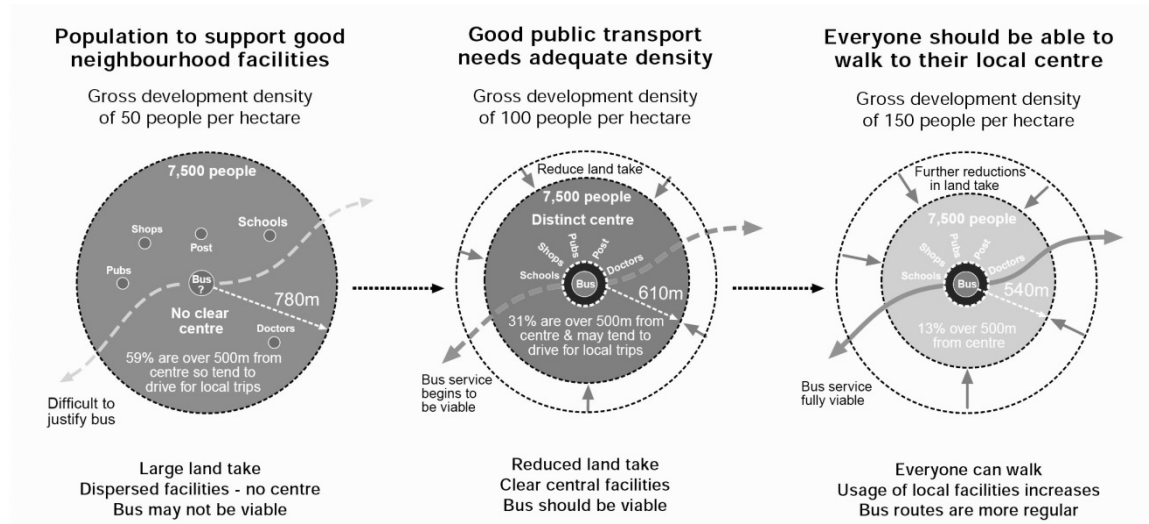


Figura - 12 Relações entre densidade, transportes e serviços. Fonte: adaptação, Rogers et al.(2007)

Para realizar a cidade compacta é preciso elevar a correcção da densidade urbana como objectivo prioritário de qualquer projecto urbano (Portas, 2013). Tal objectivo pode ser realizado, quer através da “intensificação” em altura, quer com a “densificação” do território, enchendo os espaços vazios deixados entre o edificado existente (Uytengaak, 2008). Estas duas formas podem também ser combinadas de maneira a alcançar uma densidade ideal mínima colocável entre as 80 e 100 pessoas por hectare (Scheurer, 2007; Rogers et al 2010;), perseguida através de construções de qualidade média, com altura de quatro a dez pavimentos (Edwards, 2005). Simultaneamente o bairro ideal deveria também ter uma dimensão espacial entre os 16 e os 80 hectares, de maneira a suportar uma certa variedade de usos e serviços, permitindo ao mesmo tempo a construção de um ambiente à medida humana (Farr, 2008). Apesar disto a cidade compacta não pode ser atingida como solução válida para todos os problemas urbanos (Burton et al., 2000) e também não se pode dizer que existe uma densidade habitacional aplicável da mesma maneira em todas as situações. Altos valores de densidade têm também os seus problemas no elevado incremento do preço do espaço e, em contextos rurais longe da cidade, na estimulação da formação de periferias ainda mais afastadas e não sustentáveis em infra-estruturas, eficiência energética e transportes.

Em síntese pode-se dizer que a correcção da densidade deve ser um objectivo fundamental de qualquer projecto urbano (Portas, 2013) e que, geralmente, os melhores valores de densidade são aqueles meios que, juntamente com a integração de estratégias policêntricas e polifuncionais desenvolvidas em relação com os contextos locais (Jenks, 2000; Ascher, 2010), são capazes de revitalizar e tornar sustentáveis as nossas cidades.



### 2.3 A cidade interconectada: mobilidade e infra-estruturas

A cidade policêntrica para ser sustentável requer uma forte rede de conexões, a planear de maneira a assegurar a acessibilidade dos recursos urbanos localizados nos vários centros a toda a população (Ascher, 2010). As estruturas de mobilidades devem ser desenhadas de maneira a permitir uma elevada acessibilidade, quer a nível local (dentro do bairro), quer através da instauração de um bom serviço de transportes públicos que permita a ligação com os bairros adjacentes e outros centros urbanos e regionais.

Para alcançar bons níveis de conectividade externa, além dos transportes públicos, é necessário planear ou requalificar vias específicas de conexão interurbana. Tais estradas primárias precisam de ser desenhadas hierarquicamente como eixos urbanos principais e, qualitativamente, como catalisadores de interacções sociais: isto quer dizer que tais infra-estruturas precisam de ser tratadas como exercícios de desenho urbano<sup>18</sup>, incorporando os diferentes bairros residenciais e comerciais ao longo das suas extensões (Edward, 2005) e reinterpretando as relações entre os diferentes elementos que compõem os núcleos urbanos interessados<sup>19</sup> e o desenho infra-estrutural. Uma tal projecção requiere um desenho que permita as relações entre as zonas urbanizadas situadas nas duas margens opostas da infra-estrutura de maneira a reduzir os efeitos negativos e transformar o eixo viário numa potencialidade para o desenvolvimento destas áreas envolventes<sup>20</sup>.



Figura - 13 Integração de grandes infra-estruturas na cidade de Barcelona: as funções de espaço público e de via rápida coabitam em dois níveis diferentes; as duas margens da infra-estrutura estão ligadas através pontes e parques sobreelevados. Fonte: Adaptação, Ravetllat-Ribas (2011)

<sup>18</sup>Alternativamente ao típico planeamento infra-estrutural desenvolvido pelos engenheiros dos transportes, onde o desenho das vias depende exclusivamente do estudo das cargas e dos fluxos veiculares.

<sup>19</sup>Entre estes elementos: o espaço público, o sistema verde, os serviços e as áreas residenciais

<sup>20</sup>Ver a maneira de tratar as grandes infra-estruturas urbanas em diferentes casos internacionais como Barcelona, Lisboa, Bilbao, Birmingham etc...

Em diversas experiências ao nível europeu<sup>21</sup> o conflito entre as grandes infra-estruturas e as cidades que atravessam foi enfrentado através de uma mudança do perfil rodoviário, desenhado de maneira a tomar em conta as exigências públicas dos bairros envolventes. Em numerosos casos, tal equilíbrio atinge-se através do enterramento das faixas de circulação rápida num nível rebaixado relativamente ao contexto urbano, permitindo a construção de novos espaços públicos e induzindo nova vitalidade aos bairros adjacentes; a acompanhar este tipo de soluções encontra-se geralmente em paralelo a construção de diferentes pontes pedonais ou mistas, desenhadas com uma boa largura e (às vezes) integradas com parques e jardins urbanos, com o fim de proporcionar o máximo conforto no seu atravessamento.

Ao nível local, por sua vez, os bons níveis de conectividade interna podem ser alcançados através de um desenho urbano orientado para favorecer a mobilidade ciclo-pedonal em vez da circulação veicular, de maneira a tornar o espaço urbano desejável para todos os tipos de actividades ao ar livre. Uma tal estratégia pede uma mudança de paradigma: o planeamento da estrutura viária já não pode ser concebido como um sistema hierárquico de “tubos” onde a velocidade progressiva dos fluxos é predominante, mas deve ser visto alternativamente como um sistema de tipo “esponja”, onde o factor mais importante é o grau de porosidade<sup>22</sup> que a grelha viária é capaz de assegurar aos bairros que liga e une mediante o seu desenho.

Nos projectos de renovação urbana é importante partir dos princípios de “acalmia do trânsito”, a fim de restaurar o equilíbrio entre o tráfego e a vida social pública (Secchi, 2005). Assim como no projecto das grandes infra-estruturas urbanas é preciso (de acordo com o contexto local) separar os diferentes tipos de circulação, no projecto das vias locais é, pelo contrário, necessário buscar o desenho capaz de fazer conviver no mesmo espaço os diferentes usos exigidos pelos diversos tipos de mobilidade. Existem, desde já, diferentes casos de aplicação deste tipo de projectação capaz de construir aqueles espaços chamados “*complete streets*” (Dock, 2008) onde os percursos rodoviários e ciclo-pedonais coexistem dentro de particulares relações de proximidade. Neste sentido, o desenho do ambiente urbano impõe-se, sempre mais frequentemente como a maneira mais incidente sobre o comportamento do tráfego de automóvel do que do controlo das regras de tráfego convencional (Carmona et al, 2010).

Neste contexto podem ser tomadas algumas soluções projectuais na projecção das infra-estruturas ao nível local (Farr, 2008; Carmona, 2010; Husler, 2007):

- desenhar os passeios em ambos os lados das ruas, estipulando dimensões mínimas que permitam a passagem simultânea de duas pessoas;
- prever intervalos relativamente breves entre os cruzamentos rodoviários, idealmente entre os 100-120m.;

---

<sup>21</sup>ibidem

<sup>22</sup>Assim como a turbulência é o factor que define a portada de um tubo, a porosidade define a portada da esponja. Ao contrário do tubo a esponja tem uma certa capacidade de auto-regulação devido à sua capacidade de deter e libertar gradualmente os líquidos mediante os seus poros, dilatando-se no mesmo tempo (Secchi, 2000). Aplicando tais conceitos aos modelos urbanos pode-se afirmar que uma maior porosidade (ou seja o aumentar das conexões físicas) entre os núcleos urbanos e internamente a estes, além das vantagens socioeconómicas, seja mais sustentável e eficaz no que diz respeito ao funcionamento do trânsito local.

- desenhar os perfis da maioria das ruas do bairro para uma velocidade de 30-40 Km/h; tal intervenção é capaz de estimular uma relação mais directa entre condutores e espaços públicos, aumentando a segurança e tornando o trânsito local mais fluido;
- desenhar perfis de ruas “completas” tendo em conta todas as tipologias de movimentação (pedonal, ciclável, transporte público, transporte individual) de maneira a buscar o justo equilíbrio entre as diferentes exigências;
- prever para as vias principais um máximo de duas faixas por sentido (de maneira a dar a percepção de uma avenida urbana, alternativa aos típicos perfis das auto-estradas)

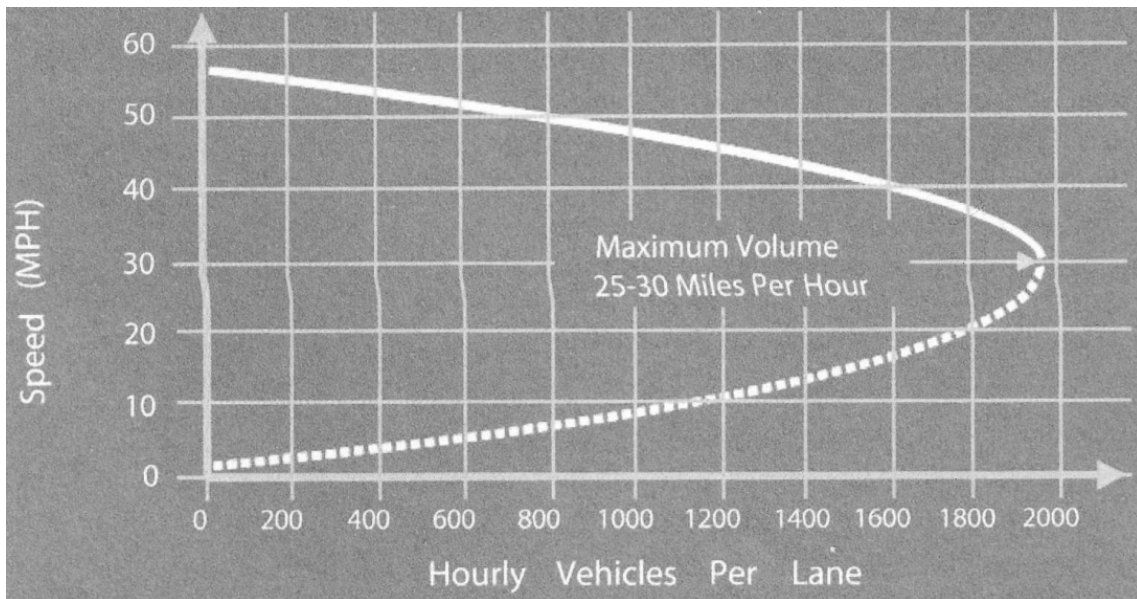


Figura - 14 Relação entre velocidade e capacidade estradal: o volume veicular depois de ter ultrapassados os 30-40 Km/h volta a diminuir. Fonte: Adaptação, Transportation Research Board (1985)

Em síntese, o projecto dos sistemas da mobilidade em âmbito urbano deve hoje buscar o justo compromisso entre vários elementos complexos e entre várias escalas de aplicação: relativamente ao projecto infra-estrutural os novos projectos urbanos investigam sobre as correctas relações “*de distância, de altura, das diversas e diferentes relações entre superfícies verdes e aquelas destinadas às infra-estruturas, entre as superfícies da circulação e do parar, entre circulação veicular e circulação pedonal, entre os espaços de mediação entre zonas de estar e de circular*”(Secchi, 2000. T.A.).

## 2.4 A cidade à medida humana: verde urbano e espaços públicos

A cidade moderna tem separado o campo da cidade e, a partir da segunda metade do século XIX, para dar resposta aos evidentes fenómenos conexos com as condições higiénicas e físicas da população urbana, começou a integrar novas áreas verdes dentro das suas margens, através da construção de parques, ruas arborizadas, jardins públicos e campos de jogo, de maneira a reintroduzir as experiências naturais e rurais aos cidadãos urbanos e difundir entre a população práticas sociais como o desporto, o lazer e os divertimentos ao ar livre, antes um pouco difusas (Secchi, 2004). Com o século XX muda a maneira de conceber a natureza e as suas relações com as cidades: o verde urbano já não é visto e desenhado só como uma área pontual onde se podem satisfazer as necessidades de contacto com a natureza dos seus habitantes, mas adquire novos



significados e importâncias como “sistema”, construindo redes ecológicas capazes de dar formas e estrutura a uma cidade sempre mais dilatada (Forestier, 1997).

Tal concepção, aplicada mais frequentemente na Europa do Norte<sup>23</sup>, representa um novo pacto entre natureza e sociedade<sup>24</sup>, onde parques e jardins constituem um continuum com o espaço público da cidade, afirmando a ideia que *“alguns elementos naturais deveriam embrulhar e atravessar mais vezes a cidade como grandes corredores verdes, dando forma e construindo uma forma urbana coerente com a topologia e a hidrografia do sítio”* (Secchi, 2004).

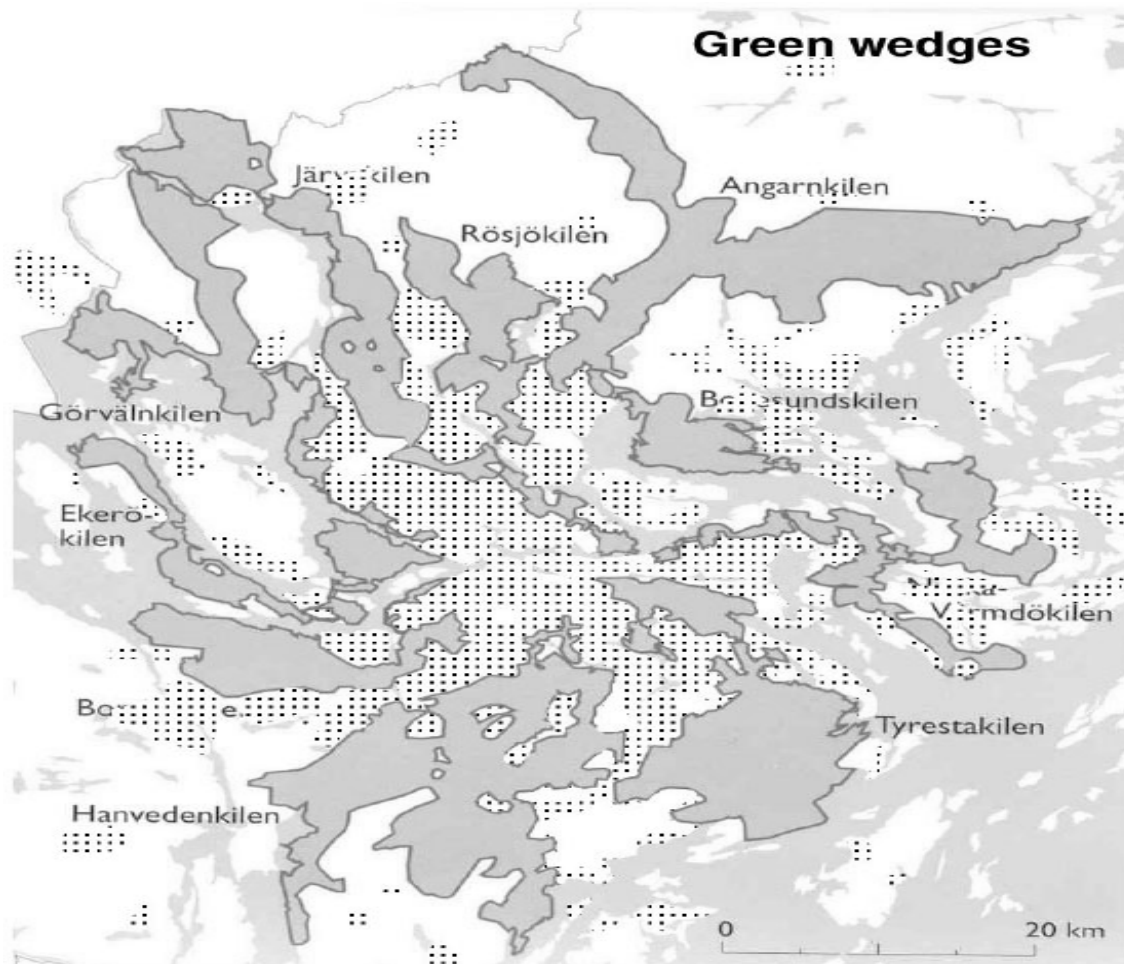


Figura - 15 Estocolmo: as áreas naturais (em verde) penetram dentro a cidade, funcionando como elemento estruturante para a forma urbana. Fonte: Florgard et al.(1997).

A afirmação destes tipos de projectação tem origem na tradição do planeamento ecológico (que precede aquela da sustentabilidade urbana): já em 1969 com a famosa obra *Design with nature* o ecólogo americano Ian Mcharg , através da técnica analítica do *overlaymapping*<sup>25</sup>, desenvolve uma metodologia baseada no reconhecimento dos sistemas ecológicos e paisagísticos fundamentais, capaz de individualizar os limites e as oportunidades de transformação (Vegara, 2004). O urbanismo

<sup>23</sup> Ver os planos das cidades de Estocolmo, Helsinki, as *New Town* inglesas etc..

<sup>24</sup> Nos últimos anos do século assiste-se, pela primeira vez, a uma vasta difusão de uma nova consciência ambiental, devido ao aumento dos conhecimentos dos sistemas ecológicos e das consequências negativas derivadas da uma sua incorrecta gestão.

<sup>25</sup> O *overlay mapping* é uma técnica ainda hoje muito utilizada nas análises urbanas e consiste na simplificação do conhecimento de um território através a análise separada por *layers* dos diferentes sistemas que o compõem.

sustentável reconhece assim os grandes benefícios de integrar os sistemas naturais dentro dos aglomerados urbanos: hoje desenhar o verde significa projectar segundo os princípios da ecologia urbana, de maneira a reduzir a fragmentação dos habitats à escala territorial, preservar as áreas de maior valor ecológico-paisagístico e aumentar a conectividade entre as diferentes “ilhas” naturais, favorecendo a criação de uma rede de espaços verde interconectada. Uma tal projectação proporciona diferentes vantagens não só a nível “ecológico” mas também no bem-estar da população e na sustentabilidade económica (Farr, 2008):

- induz indirectamente as pessoas a viver mais *outdoor*, reforçando a vida pública a nível local;
- ajuda no controlo microclimático dos espaços, tendo o efeito de mitigar os efeitos da “ilha de calor”<sup>26</sup>, influenciando na ventosidade local (Grosso, 1997) ;
- aumenta os valores de venda no mercado imobiliário entre os 3-6%, e até os 24% para condições particulares<sup>27</sup>;
- ajuda na conservação da funcionalidade ecológica dos habitats naturais, permitindo, através da construção de corredores e áreas verdes, o atravessamento dos ambientes urbanizados por parte de um bom número de espécies animais e vegetais;

A aplicação destas estratégias pressupõe também um projecto razoável dos espaços abertos<sup>28</sup> e das suas dimensões públicas: tais espaços já não podem ser considerados só como os vazios resultantes dos edifícios, mas devem ser desenhados com o objectivo de articular os espaços com os respectivos sistemas urbanos e territoriais (redes viárias e redes ecológicas). O espaço público assume assim um papel regulador fundamental na cidade, definindo as relações entre o edificado e os espaços naturais mas também articulando as diferenças funcionais à escala local, de maneira a integrar a necessidade de proporcionar à população lugares de uma certa identidade, a fim de favorecer o convívio social e o funcionamento urbano. Neste sentido adquire importância o conceito de Conforto ambiental, entendido como aquele conjunto de condições de percepção multissensorial que torna os espaços confortáveis para as pessoas (Rogora e Dessì, 2005): prever a construção de diferentes microclimas dentro do mesmo espaço pode assim ser útil para encontrar as necessidades de um mais variado conjunto de exigências subjectivas, favorecendo assim um uso mais amplo do espaço. A partir destes pontos de vista adquirem importância diferentes factores (RUROS, 2004, Rogora e Dessì, 2005; Farr, 2008):

- o desenvolvimento de uma forma clara dos espaços, declinada dentro de um sistema claro de volumes de diferentes dimensões, fechado através do edificado e conectado por meio de vários tipos de conexões (ruas, passeios, percursos pedonais etc..).

---

<sup>26</sup>Dentro um parque arborizado a temperatura máxima resulta mais baixa em dois graus em comparação com zonas de edificação alta e caracterizadas pela ausência de arborização (Petralli et al. 2006).

<sup>27</sup> Aumento dos preços que os clientes estão dispostos a pagar na compra dos edifícios com frente sobre parques ou áreas naturais por oposição à vista sobre outros edifícios (Miller, 2001).

<sup>28</sup>Para espaços abertos entendem-se todos os tipos de espaços não edificados, tais como ruas, praças, áreas verdes etc..

- o factor de segurança, dependente dos sistemas das relações com as unidades residenciais e com a implantação de diferentes usos do espaços;
- os elementos de *design urbano* são capazes de aumentar a percepção da qualidade; por exemplo, uma correcta projectação e colocação dos bancos permite parar e fruir o espaço, induzindo possibilidades de encontros e convívio entre as pessoas;
- o conforto microclimático, nos climas de tipo mediterrâneo, tem a ver sobretudo com as acções para reduzir a percepção das altas temperaturas durante o Verão.

Este último factor resulta particularmente importante para a sustentabilidade dos espaços urbanos, sendo capaz de proporcionar vários benefícios que vão além da fruição dos espaços abertos, induzindo importantes efeitos no refrescamento passivo dos edifícios. Na realização de um bom sistema de controlo microclimático podem-se enquadrar cinco elementos principais (RUROS, 2004, Rogora e Dessì, 2005; Williams, 2007; Chiuppani e Prest, 2008):

1 os **sistemas de sombreamento artificiais** são estruturas, verticais ou horizontais, capazes de impedir ou reduzir a incidência dos raios solares no solo; podem ser móveis ou fixos, tendo os primeiros as vantagens de poder ser usados só em caso de necessidade;

2a **vegetação** tem importantes propriedades na mitigação ambiental pela sua capacidade de interceptar a luz solar (sombreamento), mantendo as folhas expostas à radiação solar na mesma temperatura do ar e diminuindo a temperatura envolvente por efeito do evapotranspiração; a vantagem de escolher a vegetação como sistema de sombreamento em vez de outros “artificiais” está também na capacidade de variar a sua estrutura de acordo com a variação da temperatura e da intensidade solar (a queda das folhas no inverno reduz a superfície absorvente ao diminuir a radiação);

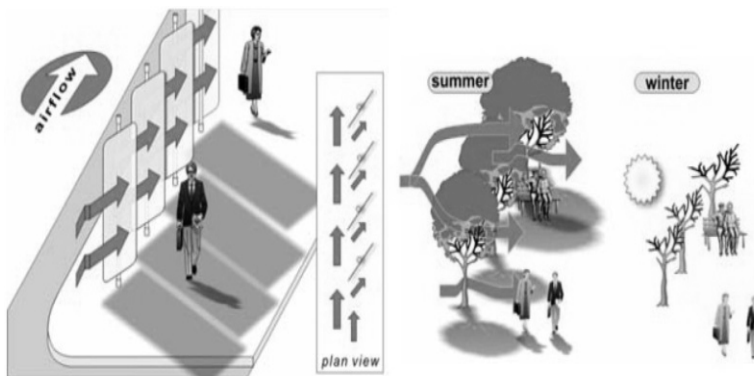


Figura - 16A esquerda: painéis flutuantes podem ser usados para direcionar o vento em direcção de um espaço. À direita: árvores de folha caduca permitem a exposição da luz solar no inverno, enquanto que no Verão atenuam o microclima. Fonte: RUROS, 2004



Figura - 17 A partir da esquerda: as galerias ao longo das áreas pedonais conferem protecção contra a chuva e o sol. No Centro: espaços abertos "rebaixados" representam uma alternativa viável para a mitigação do barulho e do vento. Os sistemas de alta blindagem podem ser facilmente ser usados sem bloquear a visão. A Direita: a colocação de vegetação

densa pode agir como sistema de desviação do vento se colocado na direcção do vento predominante durante o inverno, proporcionando áreas protegidas. Fonte: RUROS, 2004

3 a **água** contribui para o controlo das condições térmicas do ambiente através da inércia térmica e a evaporação, reduzindo a temperatura do ar envolvente; os efeitos da água podem ser amplificados na associação com a ventilação e na escolha de sistemas de micronização ou spray (que maximizam a superfície de contacto entre ar e água);

4 os **materiais** têm o seu papel na absorção da radiação solar; os parâmetros a usar para controlar as suas prestações relativamente à radiação solar são o albedo e a emissividade; o uso de “materiais frios” melhora as temperaturas do ambiente no Verão, contribuindo para baixar as temperaturas superficiais que interessam às trocas térmicas com o ar.

Materiais	Betão	Tijolo Vermelho	madeira	alcatrão	cor branco	cor cinzento	cor verde	alunio branco	alunio negro	cascalho	areia
Albedo	0,3	0,3	0,4	0,05	0,85	0,03	0,73	0,8	0,04	0,72	0,24
Emissiviti	0,94	0,9	0,9	0,93	0,96	0,87	0,95	0,91	0,88	0,28	0,76

Figura - 18 Tabela representativa das diferentes propriedades dos materiais Fonte: Adaptação (Chiuppani e Prest, 2008)

5 a **ventosidade** através da sua capacidade de movimentar o ar é também um elemento importante na mitigação das temperaturas internas e externas. A sua força e eficácia pode ser controlada à escala urbana através de estudos morfológicos e da conseguinte orientação dos elementos fixos ou móveis relativamente às direcções predominantes.

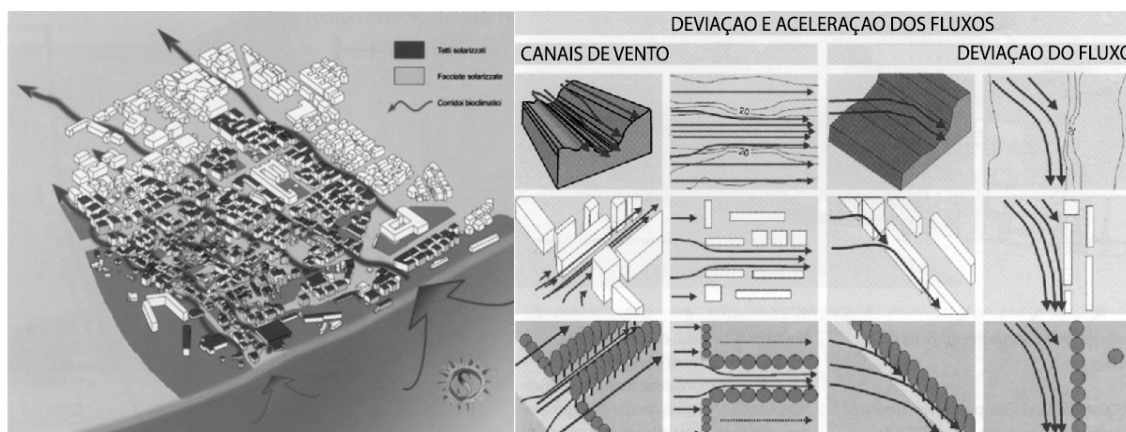


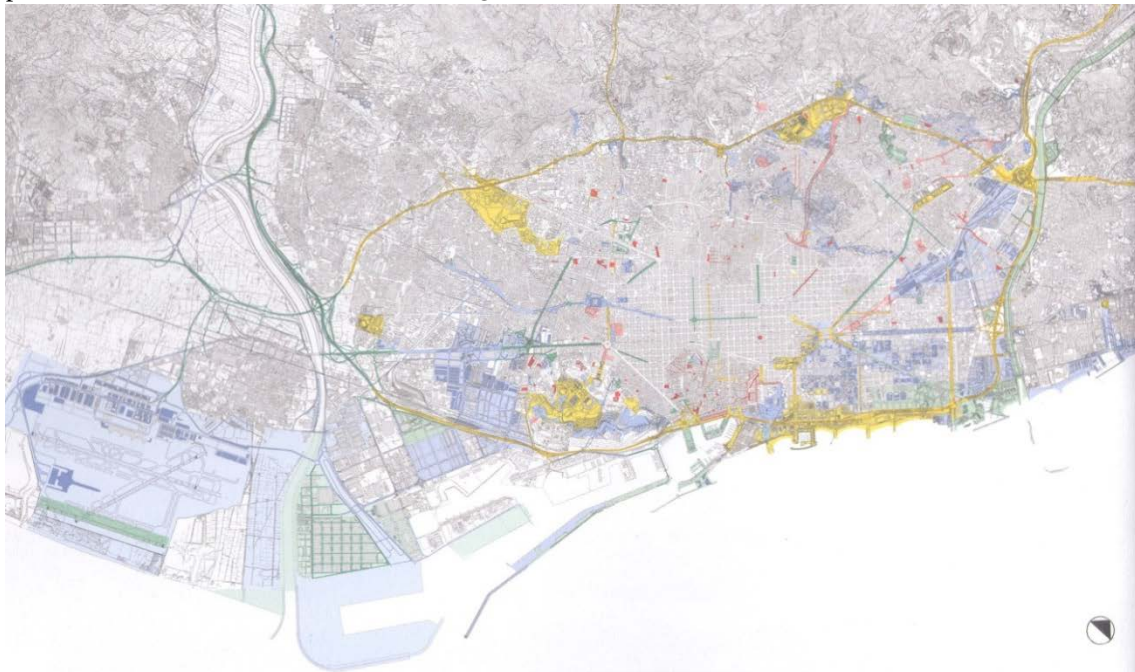
Figura - 19 Acima a esquerda: esquema de distribuição do vento em um ambiente urbano (Concurso INU-WWF 1º premio, Centocelle, Italia). A direita: esquema explicativo do comportamento do vento relativamente a barreiras morfológicas, naturais e artificiais. Fonte: Adaptação (Grosso, 1997).

## 2.5 Casos de Estudo

Entre as diferentes experiências no panorama europeu o primeiro objectivo desta análise foi distinguir aqueles que conseguiram utilizar a metodologia dos “projectos urbanos estratégicos” como instrumento de realização das transformações urbanas, desenvolvendo assim um modelo próprio de gestão e construção da cidade contemporânea (Russo, 2011). Entre estes casos individualizam-se sucessivamente os mais coerentes com a investigação, onde se destacam alguns projectos urbanos desenvolvidos entre sete grandes e médias cidades europeias: Barcelona, Bilbao, Londres, Birmingham, Sesto, Salerno e Lisboa.

### 2.5.1 Barcelona, o projecto como método urbanístico

A experiência de Barcelona, dentro de um contexto de crise urbana e dos planos tradicionais, caracterizada pela presença de importantes áreas “estratégicas” da cidade degradadas ou abandonadas, desenvolve uma abordagem inovadora: não desenha um novo plano director geral mas persegue o desenvolvimento de outros instrumentos urbanísticos (a colocar-se em paralelo com o plano vigente), com o desafio de alcançar três objectivos principais como: a recuperação do controlo da forma urbana, a gestão do crescimento do papel da iniciativa privada e o redesenho dos elementos da estrutura portante da cidade, de maneira a redefinir as relações entre bairros, espaço edificado e cidadania (Bohigas, 2002; Monclus, 2003). Tal estratégia tem a sua evolução máxima a partir do 1980, através da individualização sistemática dos bairros a requalificar e o sucessivo uso “clínico” dos projectos urbanos como método de base, sustentado pela sua capacidade de desenvolver simultaneamente a realização imediata das transformações e a construção de um sistema de gestão dos projectos a longo prazo (Bohigas, 2002). Dentro de tal programa de projectos urbanos, as diferentes prioridades são definidas através do critério da viabilidade, ou seja, das suas possibilidades de realização (ibidem, 2002). O sucesso de tal maneira de fazer cidade fez com que este método seja ainda utilizado não só em Barcelona mas também, com os mesmos resultados positivos, em outras realidades urbanas (Queiros, 2010).



**Figura - 20** Barcelona, Mapa de síntese das áreas de regeneração urbana: em vermelho os projectos urbanos pontuais (1980-1987), em amarelo o projecto olímpico (1988-1992), em verde o projecto do “Fórum” para definir a margem oeste da cidade (1993-2004), em azul os projectos futuros e em fase de realização.

Dentro dos projectos urbanos *a arquitectura e o urbanismo configuram-se como instrumentos fundamentais (se bem que não são os únicos) para a construção daquela coisa que a chamamos “urbanidade”* (Bohigas, 2004 T.A.). Para alcançar este objectivo, a avaliação dos projectos é conduzida utilizando três critérios fundamentais (ibidem, 2004):

1 *A confluência, flexibilidade e sobreposição de funções*: que enfrenta directamente os problemas do zoneamento monofuncional, também em termos de *mixité* social;

2 *A compactidade espacial e representativa*: que quer orientar as expansões dentro do limite da cidade compacta, reinterpretando e reconstruindo o existente;

3 *a legibilidade dos itinerários e dos elementos significativos*: que tem a ver essencialmente com a qualidade do espaço público e do desenho urbano

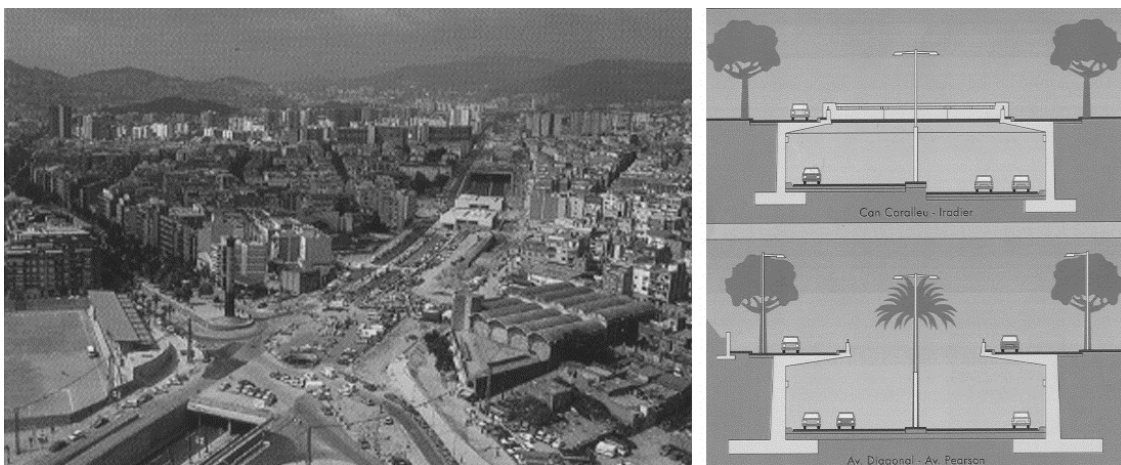


Figura - 21 Construção da segunda circular nos anos 90: o redesenho das grandes infra-estruturas urbanas é considerado estratégico no modelo “Barcelona” para permitir a convivência entre o espaço público e as vias rápidas, entendidos como dois usos do espaço igualmente importantes na cidade contemporânea. Fonte: *La Barcelona del 92, Imágenes de um cambio*, La Vanguardia (1992)

### 2.5.2 Bilbao: o projecto como estratégia territorial

O desenvolvimento da área metropolitana de Bilbao constitui um dos casos mais importantes de planeamento estratégico no panorama europeu. O sucesso desta forma particular de desenvolvimento urbano caracteriza-se pela traslação de um forte programa estratégico de escala regional dentro das obras de transformação urbana, passando por diferentes escalas de intervenção: como modelo teórico, Bilbao representa um exemplo de *best practice* dos processos de planeamento integrado, capaz de desenvolver em paralelo o plano estratégico e os diferentes planos reguladores urbanos, de modo a “territorializar” os eixos estratégicos dentro de uma forte configuração espacial (Ave, 2004; Vescovi, 2006).

Os planos desenvolvidos a partir dos anos 90 conseguiram focalizar as energias dos actores em torno de objectivos comuns como a qualidade das urbanizações, a incentivação de polaridades culturais, a gestão do meio ambiente, a necessidade de manter a coesão social e de incentivar a inovação tecnológica. As principais características deste tipo de acção estratégica integrada são:



- o estabelecimento de fortes **polaridades culturais** capazes de funcionar como **novas centralidades** estratégicas relativamente ao sistema urbano
- o desenvolvimento de **sociedades de transformação urbana** de composição mista para o ordenamento dos projectos urbanos;
- a activação de processos de **diversificação das actividades económicas**, capazes de fomentar a criação de novos postos de trabalho e sustentada numa **progressiva terciarização** do território;
- o incremento significativo da **qualidade das infra-estruturas urbanas**, visto como elemento chave para todos os projectos de transformação;
- a **dinamização do sector imobiliário**, obtida através do aumento dos valores criados pelos projectos urbanos;
- a regeneração e **reabilitação das áreas degradadas**, vistas como lugares privilegiados para o desenvolvimento dos projectos;
- o uso controlado de **projectos “detonantes”** onde, à frente de grandes investimentos privados, se possibilita a realização de projectos urbanos de elevada qualidade, capazes de regenerar a cidade através da criação de uma nova identidade urbana;

A mais importante estratégia inicial foi a aprovação no 1994 do eixo metropolitano, constituído num eixo rectilíneo de cinco quilómetros, capaz de estruturar num único âmbito todas as áreas do *waterfront* urbano e de fomentar novas centralidades nas áreas ocupadas anteriormente pelas indústrias. Este projecto propõe a completa demolição dos grandes pavilhões da indústria bilbaína considerando-a como o elemento que condiciona negativamente o potencial aproveitamento de importantes áreas centrais da cidade, individualizando a ria como “*o elemento configurador de grande potencial e atractividade, a mais importante infra-estrutura metropolitana para o seu papel de regeneração espacial*” (PTP, 2006). Uma mudança forte, que pode ser considerada o momento de rutura de todas as formas de planeamentos anteriores e completamente oposta à abordagem tradicional de “preservação” em relativamente aos elementos do passado.



Figura - 22 O projecto do “Eixo Metropolitano” do Arq. Eduardo Leiria. Fonte: Russo, 2011

Além do eixo metropolitano, outros três projectos estratégicos foram também importantes para o sucesso de Bilbao:

- o desenvolvimento de **um eficiente sistema de transporte público** metropolitano, permitindo a gestão dos fluxos geradores de trânsito na cidade assim como incrementar os elementos identitários caracterizantes (Lopez, 2005);

- a construção do **novo terminal do aeroporto**, que conseguiu aumentar em 10% o número de passageiros no seu primeiro ano de actividade (AENA, 2007); tal construção é uma importante infra-estrutura urbana, necessária ao funcionamento das novas empresas em redes globais.
- a progressiva deslocalização do **porto** e das suas actividades para o exterior da foz do rio Nervion, o que permitiu a sucessiva reapropriação e aproveitamento dos terrenos para a construção do eixo metropolitano.

Em síntese, é a positiva gestão do poder económico numa positiva inter-relação entre a dimensão pública e privada que domina os processos urbanos em Bilbao, permitindo o desenvolvimento da cidade. Hoje em dia a metrópole move-se dentro sistemas económicos globais onde, ao lado de grandes firmas dominadoras, se encontra ligada uma rede de médias e pequenas empresas de serviços, cuja qualidade e integração explica o valor de todo o sistema económico e urbano. Tal tipo de abordagem demonstrou ter uma grande capacidade de gerar riqueza, desenvolvendo ao mesmo tempo a rede económica e social. Neste sentido torna-se possível a compatibilização entre o crescimento do sistema económico e o aumento da qualidade urbana, através da construção de projectos urbanos “em sequência” capazes de regenerar e revitalizar o sistema inteiro da cidade.

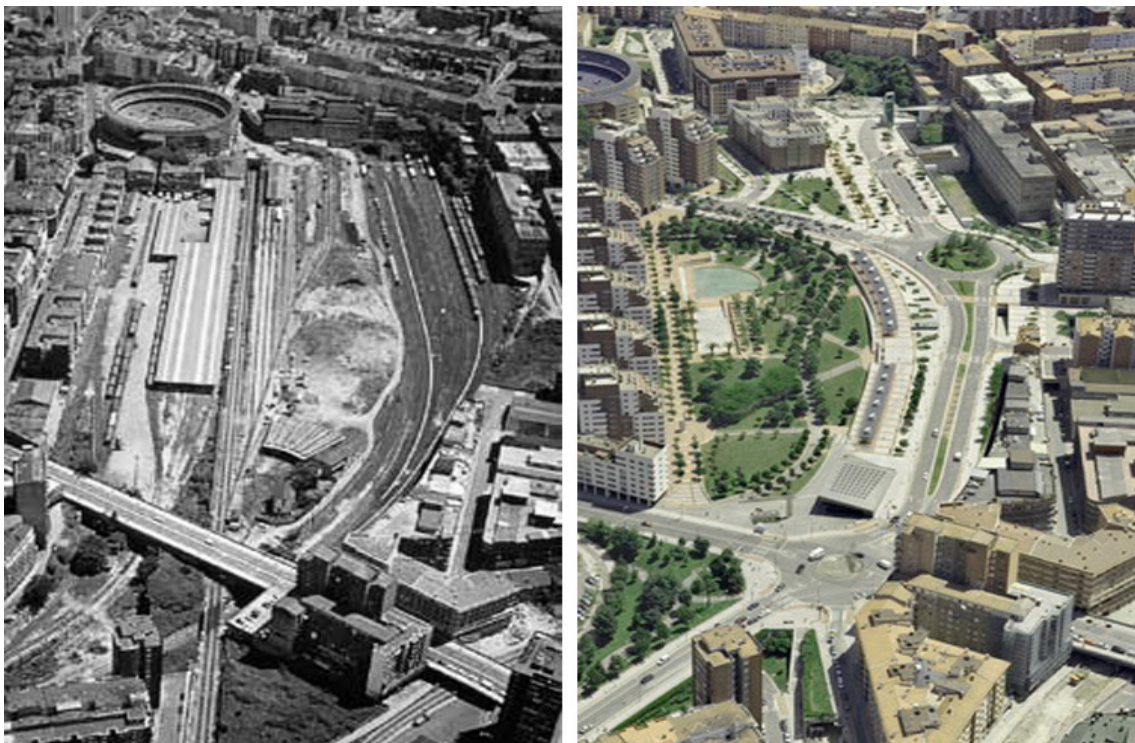


Figura - 23 Projecto urbano em “Ametzola”(segunda fase de regeneração focalizada no interior da cidade): o enterramento da ferrovia permitiu o desenho de um amplo parque urbano e de uma expansão residencial. Fonte: Bilbao Ria 2000.



### 2.5.3 Londres, o projecto urbano numa perspectiva sustentável e integrada

Para o novo milénio a metrópole inglesa propõe-se alcançar o seu desenvolvimento urbano futuro através da vasta aplicação de critérios de sustentabilidade, sustentados através do desenho de um *Key diagram* elaborado para o Masterplan2004 do *mayor* de Londres (Ken Livingston naquela altura). Tal plano destaca quatro corredores estratégicos de transformação urbana entre os quais se destaca o principal na direcção este-oeste: o *London Thames Gateway*, concebido com o objectivo de reequilibrar as diferenças entre a *East* e a *West London*, com uma extensão territorial superior a duas vezes à de Amsterdão, será o projecto de regeneração urbana mais amplo de Europa, capaz de acolher 500.000 novos residentes potenciais através do desenvolvimento de seis *Key points* (LTGDC, 2009; Burdett e Sudjich, 2009):

- a construção de 10.500 novas casas;
- a criação de 15.000 m<sup>2</sup> de novos espaços dedicados ao ensino;
- o projecto de 225.000 m<sup>2</sup> de espaços comerciais;
- a integração e redesenho de quase 300 hectares de espaços abertos;
- a criação de 5.000 novos postos de trabalho;
- o investimento privado total de 1.2 biliões de libras esterlinas, concentradas em oito grandes localizações;

O objectivo político do projecto é dar vida a uma comunidade social e economicamente articulada, a áreas urbanas de uso misto, onde os jovens poderão encontrar serviços desportivos, sociais e de ensino de qualidade, além das áreas verdes. A aplicação de tal modelo de cidade quer assim demonstrar a excelência inglesa, não só no desenho urbano e nos projectos dos espaços públicos, mas sobretudo na gestão das transformações urbanas (Del Monaco, 2011).



Figura - 24 Masterplan para o *London Thames Gateway*. Fonte: <http://www.terryfarrell.co.uk/projects/thames-gateway>

Tais estratégias concretizam-se através do desenvolvimento de uma série de projectos capazes de criar novas centralidades urbanas compatíveis com o contexto paisagístico-ambiental a nível territorial. Dentro destes projectos, onde também se encontram os locais dos recentes jogos

olímpicos de 2012, distingue-se o projecto “Millennium Greenwich Village” onde as relações entre o projecto e o ambiente estão alcançadas através da criação de um bairro polifuncional capaz de integrar funções residenciais e comerciais, e é baseado nos mais recentes princípios de urbanismo sustentável, entre os quais uma particular atenção às áreas verdes, uma densidade adequada a suportar o transporte público e a favorecer o convívio social e a aplicação dos princípios de bioclimática para orientar o desenho urbano (Rogers+Partners, 2013).

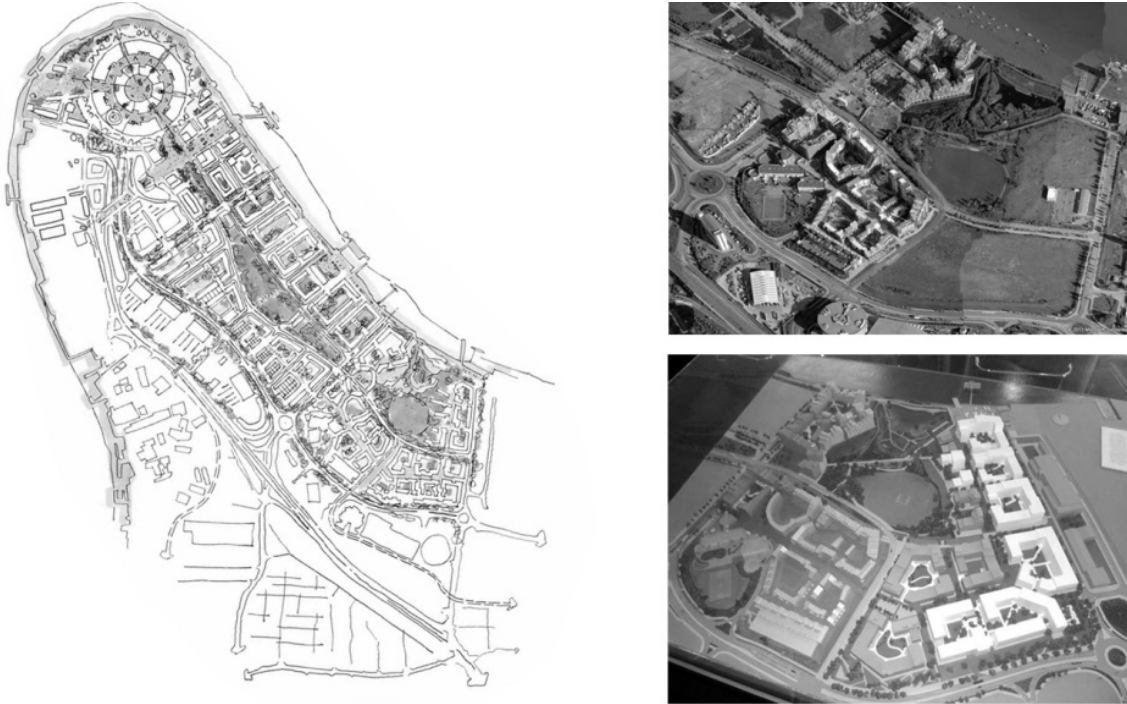


Figura - 25 Greenwich Península, Masterplan e fases de realização. Fonte: Rogers+Partners, 2013

#### 2.5.4 Birmingham, o espaço público como estratégia de desenvolvimento

A inovação do projecto urbano em Birmingham tem origem no planeamento estratégico desenvolvido a partir dos anos 80 e centrados na qualidade do desenho urbano e na reabilitação e criação de espaços públicos como estratégia de desenvolvimento: tal quadro estratégico constitui a base para os sucessivos planos e projectos que mudaram a cidade na década seguinte e que se desenvolvem ainda, actualizados, hoje em dia (Vescovi, 2011). A maioria dos esforços de regeneração urbana foram sempre concentrados nas áreas centrais da cidade, consideradas estratégicas relativamente aos seus potenciais de transformação física, económica e social, desde o primeiro *City centre strategy* de 1987 até ao último *City Center Masterplan* integrado no recente *Big city plan* (2011) onde, além da zona central, se encontram outras sete grandes áreas urbanas de desenvolvimento. O novo plano estratégico do centro da cidade tem a ambição de orientar o futuro sucesso de Birmingham através de acções com vista a induzir uma sustentabilidade económica a longo prazo, conduzida de maneira a fortalecer e a diversificar as actividades urbanas num contexto de nova competitividade europeia e internacional. Tal estratégia desenvolve-se a partir de cinco elementos principais: a tomada estratégica de decisões; inovação e conhecimento; diversidade económica e cultural; conectividade e, qualidade do lugar. A partir destes elementos o plano destaca e desenvolve seis objectivos principais (Birmingham City Council, 2011):

- identificar as prioridades para expandir o *city core* em 25%, fomentando assim 50.000 novos postos de trabalho e um crescimento anual da economia de 2,1 biliões de libras esterlinas;
- identificar os projectos chaves para o desenho de 65.000 m<sup>2</sup> de novos espaços públicos e 28 km de novos percursos ciclo-pedonais;
- construir novos sistemas de movimentação transformando a conectividade;
- explorar a evolução dos usos do solo, novos equilíbrios na altura do edificado e o papel da paisagem;
- construir novas visões propositivas para cada nova centralidade funcional;
- integrar o desenvolvimento sustentável de acordo com as necessidades da futura mudança climática.

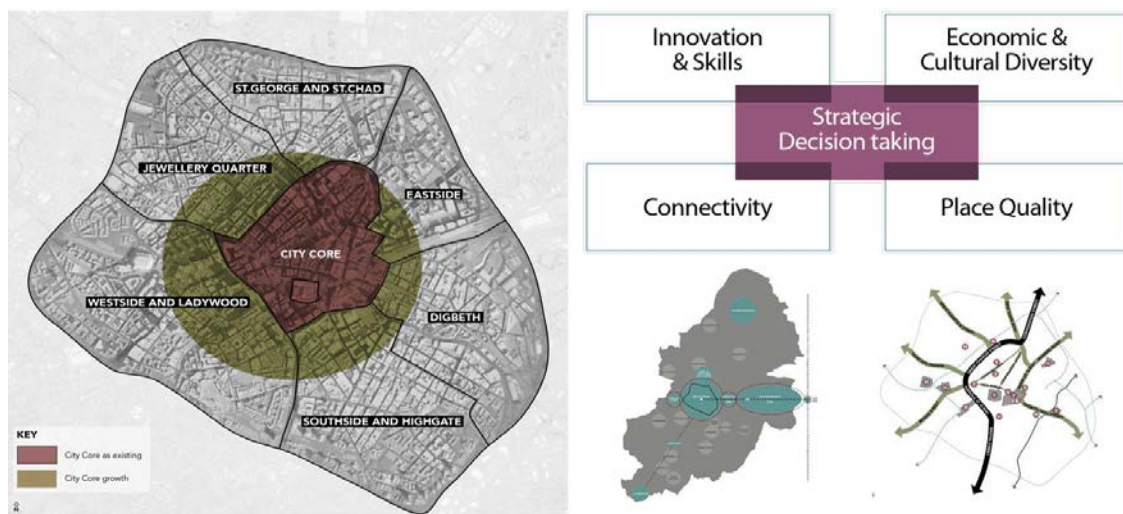


Figura - 26 City Centre Masterplan. Fonte: Birmingham City Council

Uma das zonas de transformação escolhidas pelo *City Center Masterplan* é aquela do *Eastside*, caracterizada pelo seu importante potencial de expansão do mercado empresarial e eleita lugar para a colocação de uma nova estação intermodal. A constituição desta nova centralidade urbana é assim orientada através de seis princípios (Birmingham City Council, 2011):

- a expansão e a consolidação das oportunidade para o crescimento das actividades económicas;
- a colocação e a promoção de novas actividades culturais e de ensino;
- o estabelecimento dos principais edifícios, espaços públicos e ruas urbanas como base do desenho;
- o projecto do *Eastside City Park* como importante parte do verde urbano;
- o incremento das conexões entre os bairros envolventes, identificando as mudanças necessárias ao funcionamento do transporte público;
- valorizar os caracteres identitários existentes em relação com a paisagem local.



Figura - 27 Eastside Masterplan. Acima a direita o parque central, em baixo a partir de esquerda a sequência dos espaços públicos, um edifício universitário, vias e praças urbanas.

### 2.5.5 Sesto San Giovanni: a dimensão ambiental do projecto urbano

O projecto urbano para o *Piano Falk* em Sesto (Área Metropolitana de Milão), configura-se, com uma área de mais de 1400 hectares (o que ocupa um oitavo da inteira superfície concelhia), como um dos maiores projectos urbanos aprovado em Itália. A legitimação do projecto desenvolve-se fora dos planos tradicionais, sendo o resultado operacional do “*Quadro orgânico de referência: Orientações para um confronto sobre a transformação das áreas exFalk*” (2005), onde é explicitada a ideia de “*um projecto unitário de desenvolvimento urbano, com o objectivo de garantir um alto nível de qualidade arquitectónica e tecnológica do inteiro complexo e assim também dos edifícios, dos equipamentos e do mobiliário urbano e ser concebido com características de uniformidade estilística e de projecto*”<sup>29</sup>(OAPPC Milano, 2014). No projecto desenhado pelo Arq. Renzo Piano e o paisagista Michele Courajoud, põe-se a ambição de enfrentar três temáticas principais: a recuperação dos vazios urbanos deixados pela demissão das indústrias *Falk* que permite aproveitar os espaços para construir uma nova centralidade dentro da cidade; a ligação da zona com a cidade através da realização de uma nova estação ferroviária e também com a articulação da malha viária existente com os principais eixos de projecto (rodoviários e ciclo-pedonais); requalificar os elementos existentes através o aproveitamento das grandes superfícies verdes e a reabilitação de alguns edifícios industriais de valor histórico (ibidem, 2014).

Em relação a estes temas o desenvolvimento do projecto estrutura-se segundo três objectivos principais (Russo, 2010; OAPPC Milano, 2014): a sustentabilidade ambiental, a multifuncionalidade e a qualidade urbana.

<sup>29</sup> O projecto é definitivamente aprovado formalmente pela Câmara em 2011 como “Programma Integrato d’Intervento” (Sesto Immobiliare, 2011).



A primeira é atingida quer através do projecto das áreas verdes (grande parque urbano e jardins menores), capazes de valorizar as áreas arborizadas existentes e funcionar como elemento de mediação entre a cidade e o parque natural do *Lambro* em direcção sul-oeste (ver fig. 29), quer com um mix de tecnologias que permitem a redução de 30% dos consumos energéticos através de sistemas particulares de aproveitamento das águas subterrâneas inquinadas, de produção energética (centrais de trigeriação) e a implementação de um sistema de mobilidade ligeira (mini-autocarros eléctricos ou a hidrogénio).

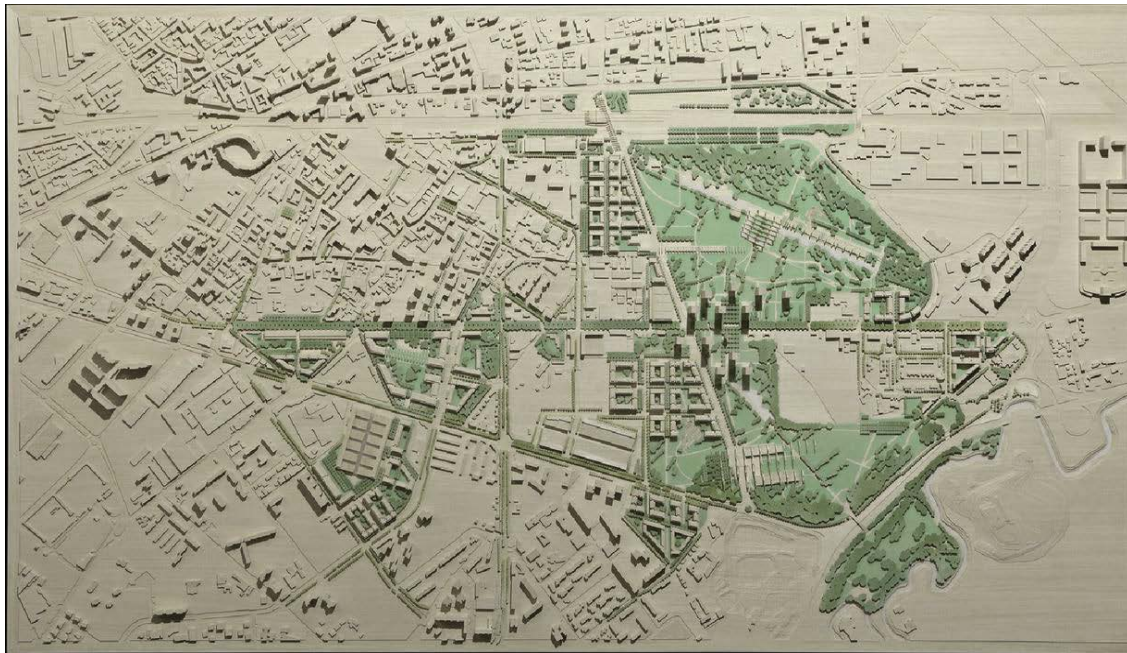


Figura - 28 Maqueta de projecto. O sistema verde, além de constituir mais de metade da superfície do projecto, é também utilizado como elemento de ligação com a cidade através da arborização de alguns eixos principais de acesso à área. Fonte: RPBW.

A concepção de um uso contínuo e variado dos espaços é atingido através a colocação de diferentes funções urbanas públicas e privadas (*mix of use*), dentro de espaços e edifícios multifuncionais: nas áreas de projecto prevê-se assim 680 ha de áreas verdes e espaços públicos, 233 ha de equipamentos desportivos, 605 ha de residências (20% social), 121 ha de terciário, 100 ha de comércio (grande, média e pequena distribuição) e outras funções menores. Enfim, a atenção à qualidade urbana é desenvolvida, além da qualidade e multifuncionalidade dos espaços abertos, através do estabelecimento de um adequado equilíbrio da *forma urbis* nos valores de densidade e compactidade resolvido no desenho de duas estruturas urbanas complementares: uma constituída de uma sequência de edifícios em torre (residenciais com comércios no pisos térreos) de maneira a elevar a densidade sem ocupar demasiada superfície deixando assim amplos espaços públicos e verdes, a outra mais tradicional e constituída por um alinhamento ao longo do eixo viário de edifícios “a corte” em continuidade arquitectónica de maneira a construir aquela compactidade capaz de produzir sensações de proximidade típica da cidade.



Figura - 29 Masterplan Area Ex Fack – A partir da esquerda plano do verde, plano funcional, plano volumétrico

### 2.5.6 Salerno, o projecto urbano como politica de desenvolvimento da cidade

O caso de Salerno, similarmente ao de Barcelona e de Bilbao, persegue o melhoramento das condições urbanas e a realização de uma visão futura da cidade através da transformação de algumas áreas estratégicas da cidade. Tal metodologia é, neste caso, utilizada para concretizar os objectivos programáticos e teóricos indicados pelo presidente da Câmara e o urbanista encarregado<sup>30</sup>, enfrentando os limites funcionais e temporais da revisão do plano director municipal: os projectos urbanos estão aprovados com base nestas linhas programáticas e realizam-se numa fase antecedente ao fim dos processos de aprovação do PDM, constituindo-se simultaneamente como parte integrante destes processos.

A estratégia geral do plano tem a ambição de construir “*uma cidade turística, comercial e dos serviços*”, não só com a requalificação das áreas centrais, mas também ultrapassando os desequilíbrios entre centro e periferia, quer em termos de complexidade funcional, quer na qualidade e identidade dos espaços públicos. Tal visão estratégica desenvolve-se assim segundo seis linhas de acção principais (MBM Architectes e Comune di Salerno, 2005) :

- definir os limites entre a cidade compacta e a cidade difusa, de maneira a proteger a identidade das paisagens e os equilíbrios ambientais numa valorização dos usos compatíveis;
- requalificar funcionalmente e ambientalmente a linha de costa, o centro histórico e as áreas de alto valor paisagístico de maneira a valorizar os seus potenciais de atracção turística;
- promover a diversificação da economia dentro da cidade compacta através do projecto de quinze áreas de transformação de prevacente função produtiva e de serviços, desenhadas de acordo com os ambientes urbanos locais;
- construir um sistema eficiente de mobilidade interna e externa à cidade através do reforço da marginal costeira, o redesenho da paralela interna (funcional a juntar os troços existentes) e a construção de um eixo perpendicular (ao longo da vale do Rio Irno) que permite ligar a frente mar com a auto-estrada sem atravessar a parte mais densa da cidade;

<sup>30</sup> Na época o presidente da Câmara era Vincenzo de Luca, o urbanista encarregado do “Piano Urbanistico Comunale” (o correspondente do PDM português) foi o Arq. Urbanista Oriol Bohigas.





Figura - 30 Enquadramento dos projectos urbanos estratégicos no “Plano Urbanístico Comunal”: as áreas verde representam as áreas de intervenção urbanística. Fonte: P4 “Disegno urbano d’indirizzo”, Piano Urbanistico Comunale.

- determinar, através do projecto urbano *a forma e o carácter dos espaços públicos, os usos gerais, a morfologia e a tipologia arquitectónica, os monumentos e os elementos significativos para a identidade colectiva;*
- ter como objectivo estratégico o crescimento da população da cidade (140.000 hab. em 2008) de maneira a alcançar o valor de 180000 hab. com o objectivo de elevar a cidade a um papel internacional tendo *“uma massa crítica suficientemente dimensionada para ultrapassar o valor alvo que permita a activação dos processos de auto-alimentação do desenvolvimento gerados para a mais elevada e diversificada procura local, por sua vez capaz de induzir a iniciação de novas actividades”* (CENSIS, 2000);



Figura - 31 Acima o grande projecto urbano do “Lungo Irno” que liga a frente mar com a auto-estrada situada no extremo norte da cidade. Em baixo as imagens de diferentes realizações ao longo dos eixos: a partir da esquerda o centro direccional “Eden Park”, um parque público equipado, o parque “Pinocchio”, o perfil da estrada. Fonte: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

### 2.5.7 Lisboa, os projectos urbanos para a regeneração da cidade

Nos últimos vinte anos Lisboa desenvolveu diferentes projectos urbanos que, com a sua capacidade de transformação, mudaram fortemente diferentes partes da cidade, contribuindo para o estabelecimento da actual imagem urbana. A relação destes com os instrumentos de planeamento e programação não foi sempre linear e, por vezes, tais projectos desenvolveram-se fora do plano

director (1995),desfrutando em algumas ocasiões de desenvolvimento público e privado<sup>31</sup>e antecipando algumas das linhas estratégicas que serão sucessivamente integradas nos planos posteriores. O último plano director municipal (2012) da resposta a tais desequilíbrios entre instrumentos de programação e de planeamento urbano desenvolvidos através da integração dos programas estratégicos dentro do mesmo PDM, de maneira a orientar as grandes transformações urbanas dentro de um “modelo urbano” baseado nas estratégias predefinidas e a realizar através de “um conjunto de projectos urbanos, programas de acção e políticas públicas (CML, 2012). Tal modelo baseia-se no reconhecimento de três sistemas urbanos “vitais”: o sistema ambiental, delineado na ligação entre Monsanto, os vales principais e os parques periféricos; o sistema da mobilidade interna e externa da cidade, a melhorar através da integração urbana da alta velocidade ferroviária (AV) e da terceira travessia do Tejo; o sistemas das polaridades urbanas a qualificar como base do aumento dos espaços de actividades económicas. Tais sistemas dão origem a quatro grandes áreas de projectos “estruturantes” (ibidem, 2012):

- a requalificação do Arco Ribeirinho<sup>32</sup>onde se preconiza uma requalificação ambiental e urbanística, aumentando as relações entre a cidade e a frente-Tejo;
- a revitalização da Baixa e dos eixos históricos, reabilitando a cidade consolidada;
- a afirmação de um anel de polaridades urbanas e “novos espaços da modernidade”;
- a reconversão da 2ª circular numa avenida urbana com o objectivo de ligar a parte norte da cidade.

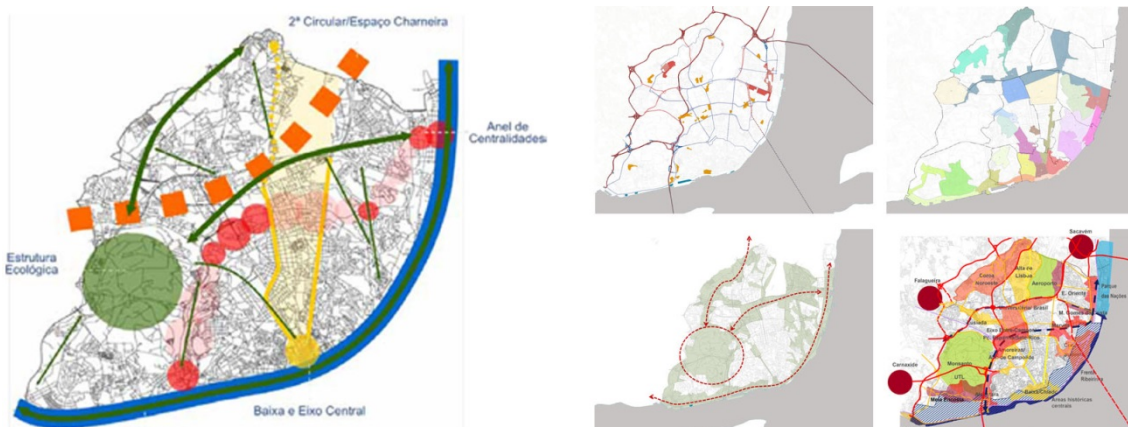


Figura - 32 PDM Lisboa: em grande o modelo territorial, em pequeno a partir do alto a esquerda: as polaridades urbanas na rede viária; as grandes áreas de reabilitação urbanas, o sistema ambiental; as áreas de projecto urbano em relação aos sistemas do modelo territorial. Fonte: PDM Lisboa

Um dos projectos urbanos mais interessantes previsto no PDM é aquele relativo ao desenho das áreas envolventes à futura estação central de alta velocidade ferroviária (a actual estação do Oriente) e que responde directamente às exigências de ligação entre a cidade e as grandes infra-estruturas de conexões rápidas internas e externas da cidade. Tal projecto desenvolve-se dentro do PDM como nó

<sup>31</sup>O projecto maior neste sentido foi o plano de urbanização da actual área do Parque das Nações, concebido no início dos anos '90 para a participação de Lisboa na Expo'98 e capaz de restituir à cidade 250 ha da frente Tejo, antes ocupado por indústrias abandonadas e zonas inquinadas e hoje em dia lugar de várias e importantes funções terciárias, comerciais, residenciais e de lazer.

<sup>32</sup>Projecto parcialmente realizado a partir dos anos 80 (Belém), 90 (Parque das Nações) e por fim com as intervenções da sociedade pública Frente Tejo, criada em 2008 e actualmente extinta.



terminal do anel de centralidades lisboenses, transformando uma área de 119 ha localizada entre o recente bairro do Parque das Nações e o mais antigo bairro do Olivais. A nível local o desenho urbano orienta-se segundo três objectivos principais:

- a integração na malha urbana existente desenvolvida através da requalificação de alguns eixos viários principais (Av. Berlim e Av. Pádua) e a mudança de perfil da Av. Infante Dom Henrique com o enterramento pontual das faixas de circulação rápida, de maneira a facilitar o seu atravessamento;
- o estabelecimento de um programa multifuncional com uma destinação de usos destinadas maioritariamente aos serviços, à hotelaria e as novas actividades de inovação emergentes, tendo também equipamentos de nível local, de maneira a equilibrar a criação da centralidade metropolitana aumentando contemporaneamente as funções ligadas às áreas residenciais novas e envolventes;
- a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento por sectores que possam desenvolver-se com a participação dos diversos operadores.

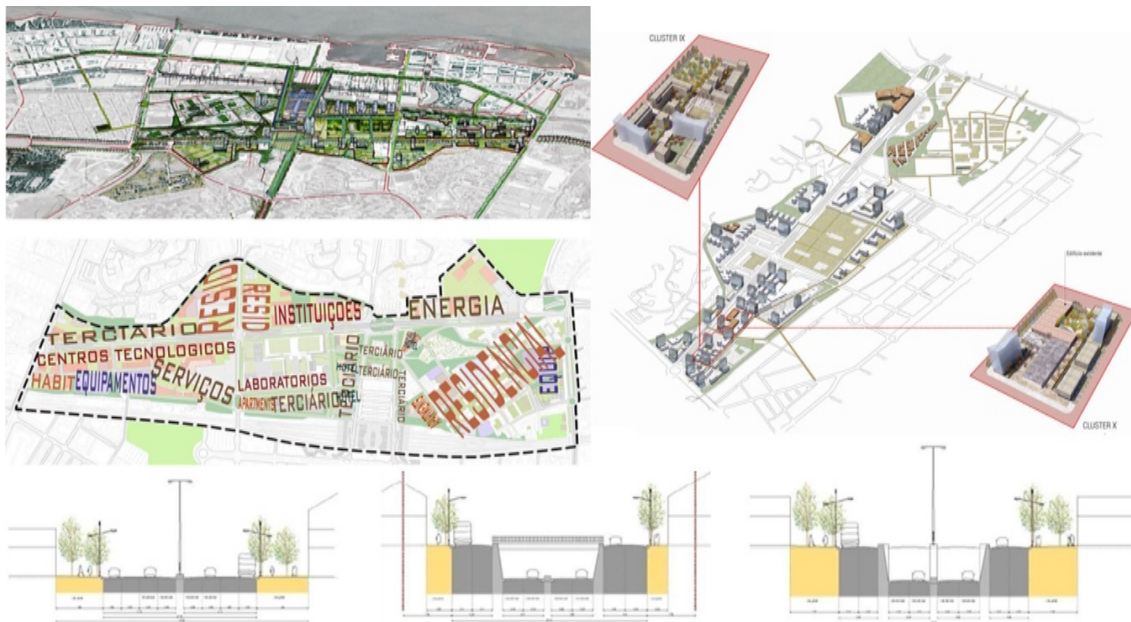


Figura - 33 Projecto Urbano da Envolvente da Futura Estação Central de Alta Velocidade. A partir de cima a esquerda: plano geral, plano funcional, sectores de desenvolvimento, perfis de projecto. Fonte: <http://www.bau-barcelona.com>

### 2.5.8 Aprender a partir dos casos de estudo: uma comparação

Assim como já expresso no primeiro capítulo, a análise dos casos de estudo, propõe-se como uma parte fundamental do desenvolvimento metodológico, permitindo individualizar estratégias e acções úteis ao desenvolvimento projectual a partir de casos concretos ou em via de realização. Nesta metodologia a comparação entre os sete casos escolhidos configura-se assim como um importante método para sustentar os objectivos derivantes da definição do quadro teórico de referência, permitindo também a definição dos diferentes valores de importância e prioridade a atribuir a tais opções.

Dos casos apresentados, localizam-se cinco na Europa do sul e dois na Europa do norte, de maneira a pôr em comparação casos de países similares relativamente aos contextos socioeconómicos e normativos com dois casos ingleses, escolhidos, não só por se desenvolverem em contextos diferentes, mas também como representantes de uma outra tradição projectual. A comparação é orientada para a percepção de parâmetros tipológicos (Bousquets, 2006) e de sustentabilidade, com o sentido de analisar quer as diferentes abordagens dos projectos diante das diferentes situações reais, quer os melhores critérios de sustentabilidade urbana. A partir desta comparação podem-se tirar algumas importantes conclusões:

- a dimensão das áreas dos projectos urbanos pode variar consideravelmente de acordo com os diferentes contextos, com aqueles mais paisagísticos (Milão) a desenvolver-se dentro de áreas mais extensas;
- a análise das tipologias projectuais (ibidem, 2006) revela a predominância dos tipos “grandes infra-estruturas urbanas” e “espaços urbanos” seguidos pelo tipo “masterplan urbano”, que confirma a importância da dimensão pública como base das transformações urbanas, desenhada através do projecto das infra-estruturas principais (viária e ferroviária) e do espaço público e gerida através da integração das relações territoriais estratégicas desenvolvidas juntamente com a construção dos planos de nível superior<sup>33</sup>;
- sempre relativamente às tipologias, a estratégia dos “edifícios chave” marca a sua presença só em três casos analisados sem se impor como predominante;
- a análise dos critérios de sustentabilidade revela como elemento mais importante o da “multifuncionalidade”, a seguir encontram-se como valores similares os elementos de “cidade interconectada”, “espaço público”, “policentrismo” e, por fim “cidade compacta” e “sistemas ecológicos paisagísticos”, que confirmam, além da desactualização das estratégias de zoneamento monofuncional proporcionadas pelos planos directores tradicionais, a sua importância na concretização de objectivos de sustentabilidade e qualidade urbana.
- as tipologias e os elementos mais ligados às temáticas mais ambientais (“projectos paisagistas a grande escala” e “arquitectura sustentável”) parecem ter menos importância em comparação com os outros, com os critérios de arquitectura sustentável aplicados aos edifícios presentes só em dois casos analisados (Londres e Milão). Tal falta aparente de atenção deve-se provavelmente, quer ao reduzido número de casos analisados, quer à dificuldade técnico-económica dos países mediterrâneos na aplicação de tais conceitos a uma escala alargada.

---

<sup>33</sup>Tal integração entre planos territoriais e projectos urbanos parece ser mais desenvolvida nos casos ingleses onde a própria estrutura do sistema dos instrumentos de gestão territorial facilita a concretização das estratégias territoriais através dos projectos urbanos.

## CASOS DE ESTUDO - COMPARAÇÃO

	Barcelona	Bilbao	Londres	Birmingham	Milao	Salerno	Lisboa	
<b>Localização</b>	Europa do sul (Espanha)	Europa do sul (Espanha)	Europa do norte (Inglaterra)	Europa do norte (Inglaterra)	Europa do sul (Italia)	Europa do sul (Italia)	Europa do sul (Portugal)	
<b>Nome Projecto Urbano</b>	Jogos Olímpicos 1992	Ametzola	Greenwich P. Masterplan	East Side Masterplan	Falk Area Masterplan	Piano Urb. Comunale	PU Envolvente Est. Oriente	
<b>Area</b>	Master. Urbano	110 ha	121 ha	44 ha	1400 ha	Master. Urbano	119 ha	
<b>Integração dentro Planos ou Estratégias de nível superior</b>	Jogos Olímpicos 1992	"Bilbao Ria 2000"	London Thames Gateway	City Centre Masterplan	Plano independente	PUC Salerno	PDM Lisboa	
<b>Tipologias (Bousquets, 2006)</b>								
Edifícios chaves	● ●	● ●					●	5
Grandes Infra-estruturas urbanas	● ● ●	● ● ●	●	● ●	● ●	● ●	● ● ●	16
Espaços Urbanos	● ● ●	● ● ●	● ●	● ● ●	● ●	● ●	● ●	19
Projecto Paisagista a grande escala	●	●	● ●		● ● ●		● ●	9
Projecto de Reabilitação urbana				●	●		● ●	4
Masterplan Urbano	● ●	● ●	● ● ●	● ● ●		● ●	● ●	14
<b>Elementos de sustentabilidade</b>								
cidade policéntrica	● ● ●	● ● ●	● ●	● ●		● ● ●	● ●	16
cidade polifuncional	● ● ●	● ● ●	● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	20
cidade compacta	● ●	●	● ●	● ●	● ●	● ●	●	12
cidade interconectada	● ●	● ● ●	● ●	● ● ●	● ●	● ● ●	● ● ●	18
espaço público	● ● ●	● ● ●	● ●	● ● ●	● ●	● ●	● ●	17
sistema ecológico-paisagístico	●	● ●	● ●	● ●	● ● ●		● ●	12
arquitectura sustentável			● ●		●			3

● ● ● predominante   ● ● influente   ● secundário

### 3 Cascais, Perspectivas e Projectos para o Futuro

#### 3.1 Enquadramento Geral do Concelho

O concelho de Cascais situa-se na foz do Rio Tejo, numa posição central da costa portuguesa, com uma população de 208.000 hab. e um território de quase 100 km<sup>2</sup>, delimitado a norte pelo concelho de Sintra, a oriente pelo concelho de Oeiras e a sul e oeste pelo Oceano Atlântico. O território do concelho faz parte da área metropolitana de Lisboa, região da “Grande Lisboa” e divide-se administrativamente em quatro freguesias: União das freguesias de Cascais e Estoril, Alcabideche, São Domingo de Rana e a União das freguesias de Parede e Carcavelos<sup>34</sup>.

A sua particular localização geográfica, os seus valores paisagísticos, a sua relativa curta distância da capital e a seu prestígio no sector turístico tornam a cidade de Cascais fortemente atractiva e com potencialidades para se elevar a importante centro para o desenvolvimento económico, social e cultural da região, melhorando o seu posicionamento estratégico em relação à capital através do desenvolvimento das suas próprias características endógenas (Agenda 21 Cascais, 2008; PDM Cascais, 2011).

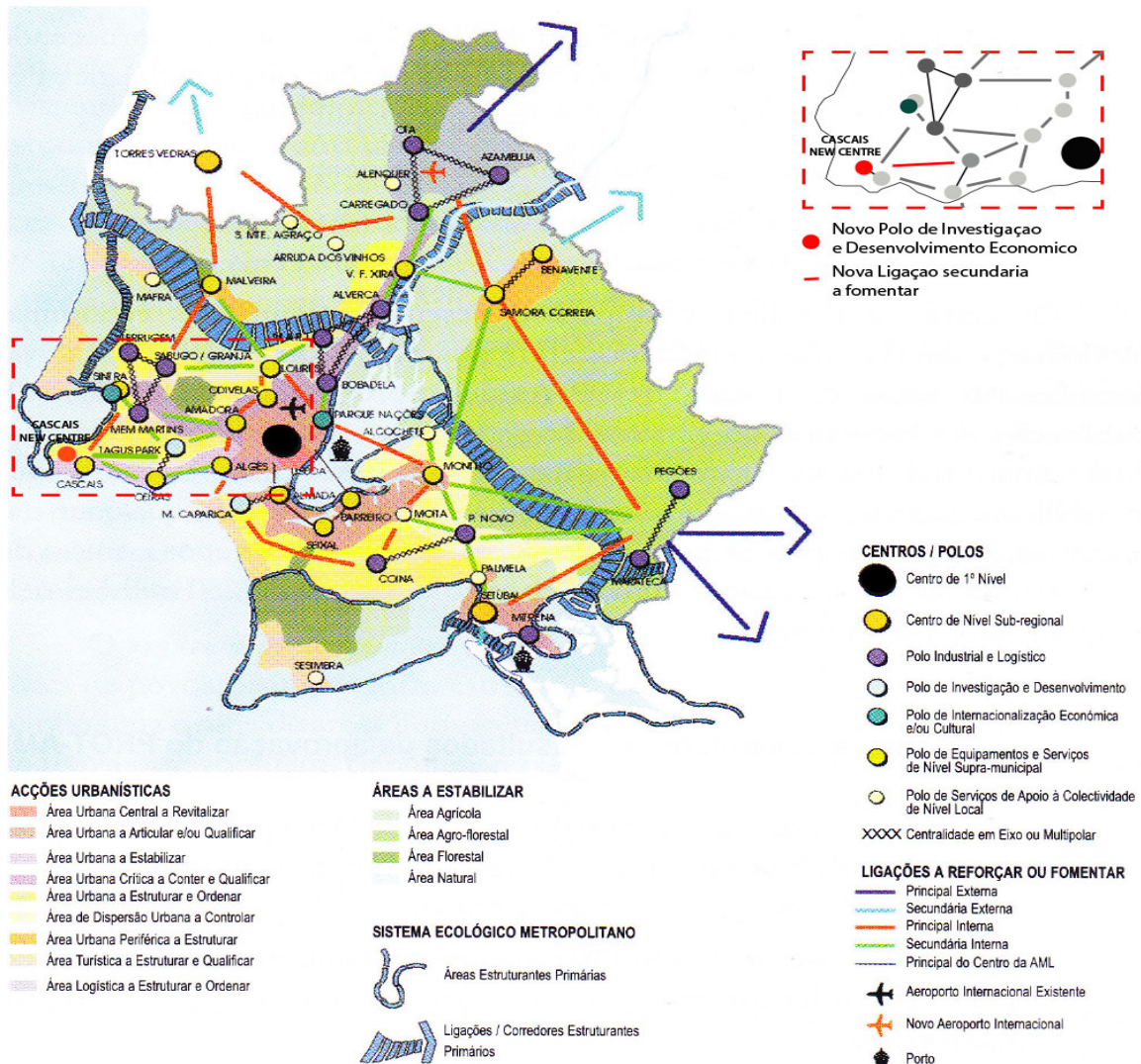


Figura - 34 Enquadramento no Modelo Territorial Metropolitano. FONTE: Adaptação, PROT AML (2002)

<sup>34</sup> Depois da Reforma administrativa (Diário da República, 1.ª série - n.º 19 - 28 de Janeiro de 2013)

No que diz respeito aos centros atractores de nível municipal existentes, podem-se enumerar catorze praias oceânicas, o porto turístico, o casino e centro de congressos do Estoril, o parque natural Sintra-Cascais, o circuito internacional do Estoril e outros equipamentos de qualidade tais como o aeródromo, o museu do mar, o museu “Paula Rego” e vários centros desportivos de excelência. É de tal maneira alta a qualidade dos seus serviços turísticos e culturais que a administração pública municipal conserva ainda hoje o estado de “vila” para perpetuar simbolicamente a sua continuidade com as suas características de espaço de acolhimento.

A acessibilidade rodoviária primária estrutura-se em dois eixos principais: um junto à frente ribeirinha com a “estrada marginal N6” na direcção Oeiras-Lisboa, e outro desenvolvido paralelamente no interior do concelho, com a “auto-estrada A5”(Cascais-Lisboa) que, depois de cruzar a recente “auto-estrada A16” (Lisboa-Belas-Sintra-Cascais) no nó de Alcabideche, acaba no extremo norte da freguesia de Cascais, interligando-se com a antiga estrada “da Malveira” (Cascais-Sintra). A hierarquia viária restante de níveis inferiores estrutura-se numa série de vias de nível secundário e terciário, com perfis muito variáveis em relação às diferentes densidades dos aglomerados urbanos atravessados. Sempre no que se refere à acessibilidade primária está também presente um importante eixo ferroviário (Linha Cascais-Lisboa) localizado ao lado da estrada marginal. O novo PDM prevê uma racionalização da malha viária com o completamento de duas estradas longitudinais de nível secundário, colocadas uma a norte da A5 e outra no meio entre a marginal e a mesma auto-estrada. O projecto infra-estrutural completa-se com a construção de outros troços de nível terciário necessários ao melhoramento do trânsito local, entre os quais se coloca o prolongamento da A5 até à longitudinal sul.

De particular importância se reveste o sistema ambiental constituído por um grande parque natural “Sintra-Cascais” ( com uma extensão de quase um terço da superfície concelhia) e por um sistema de vales. Este último articula-se em três subsistemas principais que cortam a cidade em direcção norte-sul, permitindo a conexão entre as zonas interiores e a frente ribeirinha, para além de funcionarem como importantes corredores ecológicos e paisagísticos urbanos.

No que se refere à população o último censo do INE mostra uma tendência de crescimento dos residentes nos últimos dez anos de +20%. Tal dado distribui-se diversamente no território do concelho, desde +6% da freguesia de Cascais até +32,5% de Alcabideche e coloca Cascais acima da média da região de Lisboa, estimada em +5,7% (INE, 2011). Dentro do mesmo encontra-se uma tendência semelhante de crescimento do número de famílias, dos edifícios e dos alojamentos, com um aumento respectivamente de 30,81%, 21,44% e 19,22%. Tais dados têm também consequências na densidade da população que (também um aumento de 20%) que , actualmente está em 2112 hab./Km<sup>2</sup>(ibidem, 2011). Também se verifica o aumento no balanço da população jovem, com +20,55% para os menores de 18 anos que, juntamente com outros de 2001<sup>35</sup> e

---

<sup>35</sup> O documento do censo de 2001 mostra uma população activa (15-64 anos) de 70%, distribuídos maioritariamente na faixa 25-55 anos. Além disso tal análise estatística mostra também uma taxa de natalidade superior à de envelhecimento de 3,2% e uma taxa de analfabetismo em decréscimo (-4,5%) com bem o 44% da população em possesso de um diploma.

2004<sup>36</sup>, confirma a presença positiva de uma população local jovem, dinâmica e em desenvolvimento também cultural. O crescimento da população é um sinal positivo porque é capaz de aumentar a sustentabilidade económica dos investimentos no território, estimulando o crescimento económico e das empresas privadas; todavia, tal tendência pode também suscitar algumas dúvidas sobre a compatibilidade do crescimento com as necessárias infra-estruturas de suporte e os consequentes prováveis impactos com o ambiente natural (INE, 2011).

A economia, segundo os últimos dados do INE disponibilizados em 2007 encontra-se fortemente terciarizada (82%), com as empresas do sector primário (1%) e secundário (17%) com baixa incidência (PDM Cascais – Revisão, 2011). Entre as actividades económicas com maior crescimento no período 2000-2007 destacam-se os serviços ligados ao turismo (+39%), as actividades imobiliárias e serviços às empresas (+30,4%), as actividades de logística e comunicação (+19%), as actividades financeiras (+17%) e por fim, alojamentos e restauração (+10%)<sup>37</sup>. O sector mais conhecido a nível regional é o turístico que, graças aos investimentos da última década conseguiu melhorar a sua qualidade e consolidar o seu prestígio internacional, aumentando a sua capacidade de alojamento (+19%) através da renovação das estruturas existentes (ibidem, 2011).

Neste contexto este trabalho final de mestrado propõe a criação de uma nova centralidade urbana no interior do concelho, de acordo com as estratégias sucessivamente reportadas pelo PDM de Cascais e do “Movimento Cascais Cidade Global” e, mais especificadamente, desenvolve-se com o desafio de quebrar os atuais desequilíbrios entre o litoral e o interior. Esta nova área de desenvolvimento urbano assume-se também como o novo pólo regional de investigação e desenvolvimento económico a nível regional, com o objectivo de reforçar o posicionamento competitivo de Cascais em relação a Lisboa, de acordo com a estratégia de policentrismo regional enunciada no PROT-AML (Fig. 34).

---

<sup>36</sup> Um estudo sectorial do INE do 2004 sobre o índice de desenvolvimento social na região de Lisboa (calculado relativamente à expectativa de vida, nível educativo e serviços) demonstra que Cascais prevalece na classificação das cidades, suplantando a capital em +1,7%.

<sup>37</sup> Fonte: INE – *Base de Belém Edições: 2000 e 2007*

### 3.2 Enquadramento Estratégico

#### 3.2.1 As linhas do novo PDM

O modelo estratégico do novo PDM elege, como principal ambição, o desenvolvimento sustentável do concelho numa óptica de coesão territorial<sup>38</sup>.

A visão futura prevê: *“Cascais será em 2022 um concelho relevante à escala internacional, competitivo, alavancado por uma Governança moderna, assente em redes de conhecimento e de confiança mútuas, e ancorado num prestigiado capital humano, na excelência dos seus recursos naturais e paisagísticos, e no seu posicionamento geoestratégico. Território qualificado, marcado pelas Pessoas que nele residem, trabalham ou visitam, bem como pela dinâmica das actividades de elevado valor acrescentado que gera, para o que contribuem o dinamismo e a qualidade da sua sociedade civil, um importante activo”*<sup>39</sup>.

Tal visão declina-se em cinco eixos estratégicos principais:

1. Cascais, território com qualidade de vida urbana, baseada num modelo de cidade compacta, policêntrica, com qualidade dos espaços públicos e com uma alta conectividade urbana e territorial;
2. Cascais, território de criatividade, conhecimento e inovação, baseado num modelo competitivo, capaz de desenvolver e atrair actividades económicas de elevado perfil, especialmente nas áreas do turismo de excelência, das paisagens culturais, dos eventos internacionais, da ciência, saúde e inovação;
3. Cascais, território de valores ambientais, com os objectivos primários de reduzir as pressões sobre os recursos naturais, salvaguardar a estrutura ecológica do território, promover a sustentabilidade energética e preservar a biodiversidade;
4. Cascais, território coeso e inclusivo, com o desafio de apostar na diversidade social e fomentar a dinamização social através do cumprimento de alguns objectivos primários como o combate a segregação urbana, a aposta em políticas de regeneração urbana, a redução das assimetrias territoriais e o fomento de serviços de qualidade;
5. Cascais, território de cidadania activa, a concretizar com acções de aumento da *governance* local.

A proposta de actuação urbanística municipal estrutura-se em três níveis prioritários:

- 1 Reabilitação do edificado e requalificação urbana, com especial enfoque nos núcleos urbanos históricos e áreas degradadas a requalificar;
- 2 Construção de infra-estruturas rodoviárias que estruturam e interliguem a vários níveis a rede viária municipal;

---

<sup>38</sup> Este capítulo quer reportar as partes estratégicas do PDM Cascais consideradas úteis ao desenvolvimento do projecto final de mestrado.

<sup>39</sup> A visão estratégica integrada no PDM tem origem no trabalho “Estratégia de Sustentabilidade de Cascais” realizado pela equipa Projecto Planear com o apoio de “Projecto IN Loco 21”, Agenda 21 Cascais e a Câmara Municipal de Cascais



3 Criação de novas centralidades que promovam o equilíbrio da rede urbana concelhia e invertam a dualidade litoral/interior.

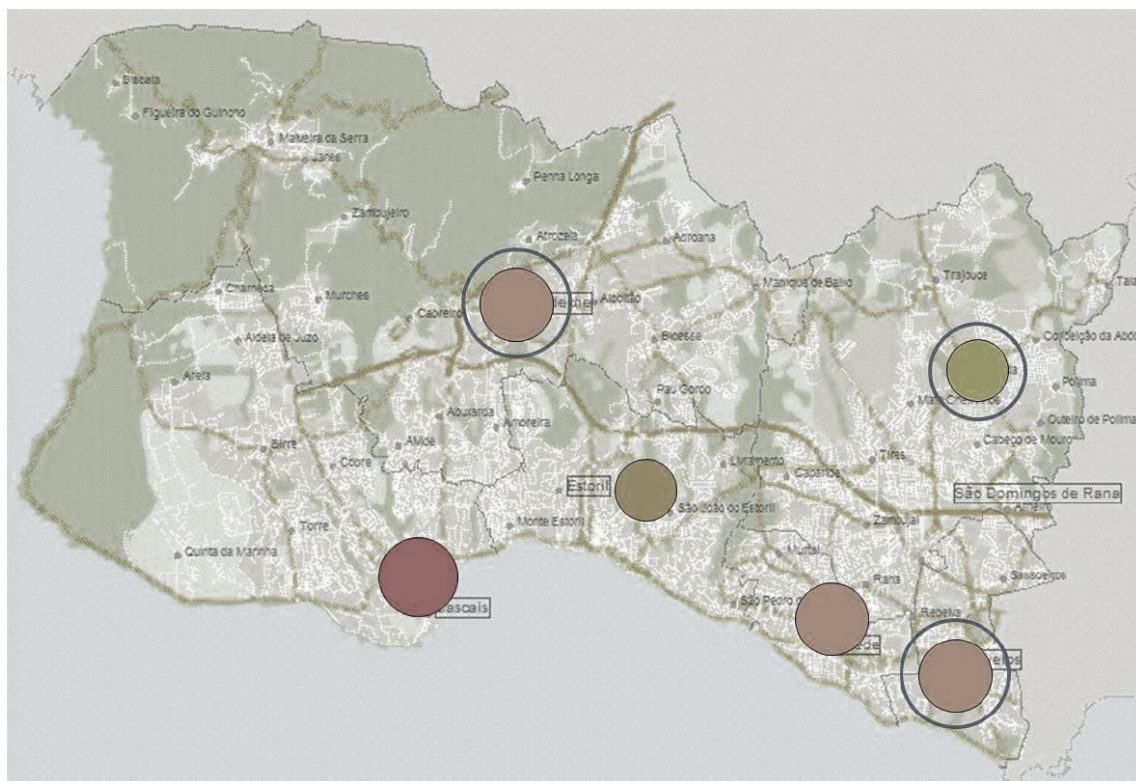


Figura - 35 Localização das novas centralidades em Cascais. Fonte: PDM Cascais, Estratégia territorial (2011)

No que se refere à criação das novas centralidades, concebidas como instrumentos operativos para a concretização da estratégia de ordenamento territorial concelhio, o PDM propõe alguns critérios para a sua construção através do estabelecimento de três objectivos prioritários:

- 1 Urbanizar em áreas adjacentes aos núcleos urbanos existentes e dentro dos actuais perímetros urbanos, procurando a conectividade entre os tecidos antigos e novos;
- 2 Favorecer a consolidação ou criação de novas centralidades urbanas dentro de uma rede polinucleada e hierarquizada, tendo como pressupostos a compatibilização dos diferentes usos escolhidos com o contexto local;
- 3 Reforçar a opção por determinadas centralidades, utilizando igualmente a programação dos equipamentos colectivos e a hierarquia da rede viária, de maneira a potenciar a atractividade do território.

Em particular o PDM individualiza algumas áreas privilegiadas para a implantação destas novas centralidades: uma delas é a situada na zona de Alcabideche-Cabreiro, já local de alguns importantes equipamentos de nível urbano (Hospital de Cascais, Cascais Shopping, escolas de ensino básico, secundário e superior) e interessada por uma forte dinâmica de crescimento populacional, mas que precisa de uma requalificação “urbana” dos espaços intersticiais deixados entre os núcleos habitacionais existentes e tais equipamentos. Os objectivos pré-estabelecidos para a criação desta “nova” particular centralidade são a articulação dos espaços intersticiais de forma a potenciar as



sinergias que o novo hospital pode criar, a reinterpretação da acessibilidade existente e as relações com o Parque Natural Sintra Cascais, entendidas como potencialidade de desenvolvimento.

### 3.2.2 A visão do movimento “Cascais Cidade Global”

O movimento “Cascais Cidade Global” é uma associação cívica aberta a todas as instituições da sociedade e caracteriza-se pelo desenvolvimento de uma própria ideia de cidade, com intuítos de incentivar a reorganização do concelho de Cascais como um todo e tendo como visão o melhoramento competitivo internacional de Cascais e o seu sólido posicionamento como importante cidade média europeia, elevando a cidade à terceira entidade urbana em Portugal, alcançando um crescimento da população até os 300.000hab., baseado na valorização do seu posicionamento geoestratégico e das suas características de excelência no turismo, na cultura e no desporto (Santos, 1999).

Para a realização desta visão o movimento propõe o desenvolvimento de um plano estratégico baseado em dez medidas principais<sup>40</sup>:

- 1 Assumir um novo modelo de ordenamento do território, tratando todas as áreas concelhias como uma unidade global e assegurando a mesma qualidade urbana a todo o território urbano;
- 2 Conter a Expansão Urbana dentro dos limites da actual área já afectada à construção, planeando a integração mútua entre os sistemas naturais e os núcleos edificados existentes e impedindo a ocupação do território por impulsos;
- 3 Regenerar, estruturar e qualificar o interior do concelho, actualmente desqualificado como resultado directo de um planeamento anárquico ou inexistente;
- 4 Assumir a vocação turística do concelho, estimulando o desenvolvimento turístico-hoteleiro de qualidade e criando centros de interesse, lazer e motivação cultural;
- 5 Promover uma maior autonomia funcional em relação a Lisboa, criando uma nova centralidade local e as condições para o investimento privado em terciário e para a instalação de um polo universitário de media dimensão;
- 6 Privilegiar a mobilidade interna através de transportes colectivos “amigos” do ambiente, proporcionando as necessárias condições para os trajectos pedonais;
- 7 Salvaguardar, recuperar e valorizar o que ainda existe de património cultural e ambiental, requalificar os centros históricos e o comércio tradicional, reforçando a identidade própria da cidade;
- 8 Fomentar e incentivar a aplicação de todas as normativas europeias sobre o ambiente, urbanismo, arquitectura e requalificação social
- 9 Estimular a participação cívica na discussão dos objectivos gerais a atingir e os grandes projectos a executar;

---

<sup>40</sup> Cascais Cidade Global, “Mudar Cascais – Um plano estratégico” em *Um projecto de futuro, um desenvolvimento sustentável*, publicação editada do mesmo movimento

## 10 Promover a institucionalização da cidade de Cascais na perspectiva global



**Figura - 36** Mapa de síntese das propostas urbanas: em amarelo sinalizam-se os projectos urbanos principais: o desenvolvimento do eixo terciário no interior do concelho, a ampliação da marina e as zonas de Carcavelos. Fonte: Movimento Cascais Cidade Global

A concretização destes objectivos realiza-se na proposta de um conjunto de projectos urbanos estratégico para a transformação de diferentes zonas da cidade, cujo desenvolvimento é também atribuído a um protocolo de colaboração entre a faculdade de Arquitectura de Lisboa e o Movimento e que já tem produzido alguns resultados com a apresentação de algumas propostas sobre a ampliação da marina de Cascais (Dettori, 2012).

Um dos principais projectos proposto pelo movimento e também objecto desta dissertação é a criação de uma nova centralidade urbana a realizar-se ao longo do troço final da actual auto-estrada, entre o nó de Alvide e Cascais. Tal projecto urbano será, na previsão do movimento, o ponto inicial de um novo eixo de desenvolvimento urbano capaz de acolher diferentes funções diversificadas, baseado no traçado da nova longitudinal norte e que irá estruturar uma grande parte do território urbano interior, começando assim na estrada da Malveira e, passando pelo aeródromo, indo acabar por se juntar à variante da E.N 249 (Carcavelos-Sintra), abrangendo todas as freguesias internas.

O programa de intervenção sugerido prevê principalmente a transformação em avenida do ultimo troço da actual auto-estrada A5 com a urbanização seguinte, de uso predominante terciário, ao longo das duas margens do novo eixo até encontrar o vale da ribeira das vinhas. A urbanização continua ainda no outro lado do vale, fomentando uma nova urbanização baseada na colocação de serviços de qualidade tais como um novo polo universitário e um núcleo de investigação científica ligada à saúde(em relação com o novo hospital), para voltar com desenvolvimentos terciários em torno do aeródromo de Tires



Figura - 37 Esquema da implantação do novo eixo de desenvolvimento urbano norte. Fonte: Movimento Cascais Cidade Global

### 3.3 Cenários de Desenvolvimento Futuro

A percepção da tendência da evolução da população para o futuro próximo é fundamental para calibrar correctamente qualquer acção de planeamento urbano a médio-longo prazo. No caso de Cascais, as visões futuras contidas quer no PDM quer na proposta do “Movimento Cidade Global”<sup>41</sup> (onde se encaixa esta tese de mestrado), parecem desenvolver uma ideia de crescimento sustentável do concelho, o que implica também ter em conta um certo crescimento da população, necessário para tornar económica e funcionalmente viáveis as políticas urbanas de melhoramento competitivo da cidade conducentes ao aumento do número e da qualidade dos serviços à população, a desenvolverem-se dentro de novas centralidades urbanas.

A partir das últimas projecções disponíveis do INE<sup>42</sup> sobre a evolução da população portuguesa para os próximos cinquenta anos é possível elaborar um modelo prospectivo da população no concelho de Cascais. Tal modelo, baseado na evolução demográfica evidenciada na última década e orientado para a percepção das dinâmicas para os próximos vinte anos<sup>43</sup>, confirma as possibilidades que estas previsões se verifiquem realmente dentro dois dos três cenários produzidos: as projecções<sup>44</sup> mostram uma tendência que, tendo como ponto de partida os 208123 hab. de Cascais no ano de 2012, a população irá sofrer um incremento até atingir cerca de 300.000 hab numa estimativa mais elevada, e 248000 numa estimativa central, diminuindo pelo contrário até os 190000 hab numa estimativa mais baixa.

<sup>41</sup> Ver capítulos precedentes.

<sup>42</sup> INE (2009), *Projeções de população residente em Portugal, 2008-2060*, Estatísticas Oficiais

<sup>43</sup> Vinte anos é o ano de chegada adoptado e aquele onde se espera sejam realizadas uma parte considerável das novas centralidades propostas, incluído o projecto desta tese de mestrado.

<sup>44</sup> A ponderação tem também em conta a tendência dos últimos cinco anos de emigração (Dados INE, 2013)

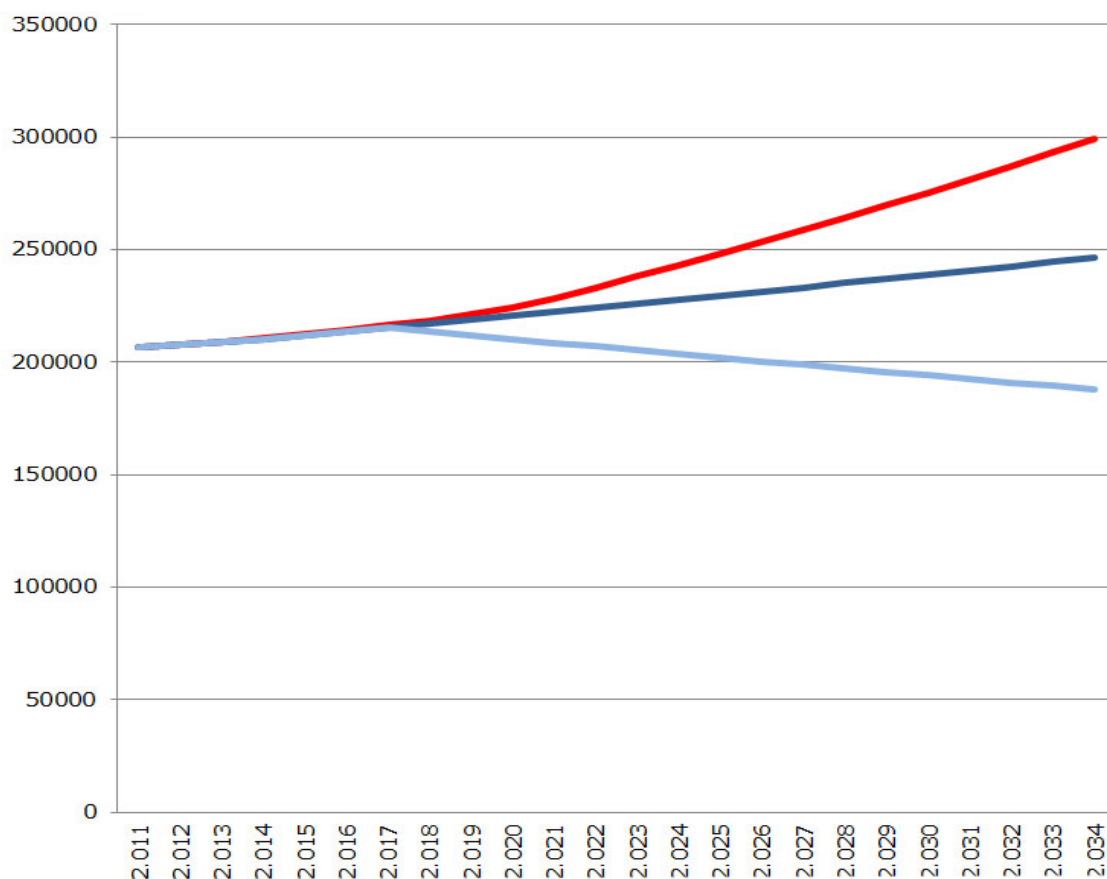


Figura - 38 Cenários demográficos (2011-2034): em vermelho o cenário elevado, em azul escuro o cenário central e em azul claro o cenário baixo. Fonte: Elaboração própria com base os dados da INE

Dentro estes três projecções aquela mais provável é, obviamente, a central que pressupõe um crescimento moderado em linha com a década passada<sup>45</sup> e que suporta também um moderado desenvolvimento económico, dos serviços e habitacional. A estimativa mais alta, se bem que menos provável em comparação com a central, tem também algumas probabilidades de se realizar, no caso em que o desenvolvimento completo de todos os projectos urbanos nos tempos planeados<sup>46</sup> consiga induzir aqueles processos virtuosos de dinamização e crescimento económico capazes de gerar a revitalização de amplas partes da cidade.

<sup>45</sup> A projecção do cenário central é coerente com a projecção para 2021 contida no diagnóstico do PDM (2011)

<sup>46</sup> Para a realização de todas as novas centralidades (ver anexo 5 – painel 2) estima-se um prazo de 20 anos.



## 4 Uma Nova Centralidade para o interior de Cascais

### 4.1 Enquadramento e Análise do Local

As zonas elegidas para a nova centralidade urbana situam-se no interior do território concelho, quase igualmente equidistante em 3,5 km da praia do Guincho e da marina de Cascais, localizada administrativamente na margem noroeste da cidade, entre a nova freguesia de Cascais-Estoril e aquela de Alcabideche. O projecto desenvolve-se dentro uma área de influência<sup>47</sup> de 3,84 km<sup>2</sup>, com uma população de 2672 hab. e uma densidade de 696 hab/Km<sup>2</sup> (dados do censo de 2011). Tal centralidade coloca-se numa área estratégica relativamente ao sistema urbano, desenvolvendo-se no cruzamento de importantes eixos infra-estruturais e ambientais:

- as infra-estruturas articulam-se na presença do troço final da auto-estrada A5 (Lisboa-Cascais) e dos seus nós principais de ligação com a auto-estrada A16 (Belas-Cascais-Sintra), com a terceira circular e por fim, com a estrada da Malveira.
- o sistema ambiental articula-se essencialmente na presença do importante vale da “Ribeira das Vinhas” (que corta a área de influência em duas zonas) e na vizinhança ao Parque Natural de “Sintra-Cascais”.



**Figura - 39** Enquadramento Urbano. Em destaque o limite da área de influência do projecto (a vermelho), as vias principais de ligação ao centro, o importante bairro da “Quinta da Marinha” e as conexões ambientais.

<sup>47</sup> Entende-se para zona de influência uma área inclusiva dos territórios envolventes o último troço da auto-estrada A5, a partir do nó de Alvide até o fim da infra-estrutura viária e do seu previsto prolongamento, tendo como limites a terceira circular a sul, a margem do parque natural Sintra-Cascais a norte, a auto-estrada A16 a oeste e o núcleo habitacional de “Areia” a leste, com pequenas variações devidas a formas das subsecções censuárias oficiais (2011). Tal zona é utilizada neste trabalho como área de análise para a percepção dos sistemas urbanos locais (Ver Painéis 3 e 4)

No que diz respeito a uma análise geográfica, o território envolvente encontra-se substancialmente plano, excluindo as zonas de vale, com inclinações variáveis entre 0-6% e uma orientação geralmente tendente na direcção este-oeste. Tal morfologia faz com que a ventosidade ao nível local tenha a ver com dois sistemas diferentes: um é o influenciado pelos ventos predominantes<sup>48</sup> (direcção NO-SE) e que atravessa toda a área de estudo quase sem impedimentos, e o outro é o influenciado pelas dinâmicas do vale e por conseguinte pelas inclinações das encostas, com direcção este-oeste e de destino oposto de dia relativamente à noite. O contexto ambiental, além dos sistemas de vales, articula-se num grande número de zonas arborizadas espontâneas, espalhadas nos vazios das edificações ou talvez em área de dimensão maiores (é o caso das áreas situadas em frente ao fim da auto-estrada), cujo alinhamento define dois eixos em direcções este-oeste (paralela à auto-estrada) e norte-sul (paralela ao vale)<sup>49</sup>.

O desenvolvimento desta nova centralidade urbana deve necessariamente ter em conta as criticidade e as potencialidades presentes, não só a nível local, mas também a nível municipal e regional<sup>50</sup>. As criticidades principais podem ser sintetizadas nas consequências de um modelo de crescimento das áreas interiores do concelho, caracterizado por uma geral e difusa condição de subúrbio representada na actual elevada dispersão urbana, o que se traduz numa evidente falta de uma qualquer forma de espaço público, assim como na presença de evidentes problemas de falta de serviços e equipamentos, na ineficiência de uma rede viária secundária frequentemente confusa e mal articulada e da escassa cobertura de linhas de transporte público.

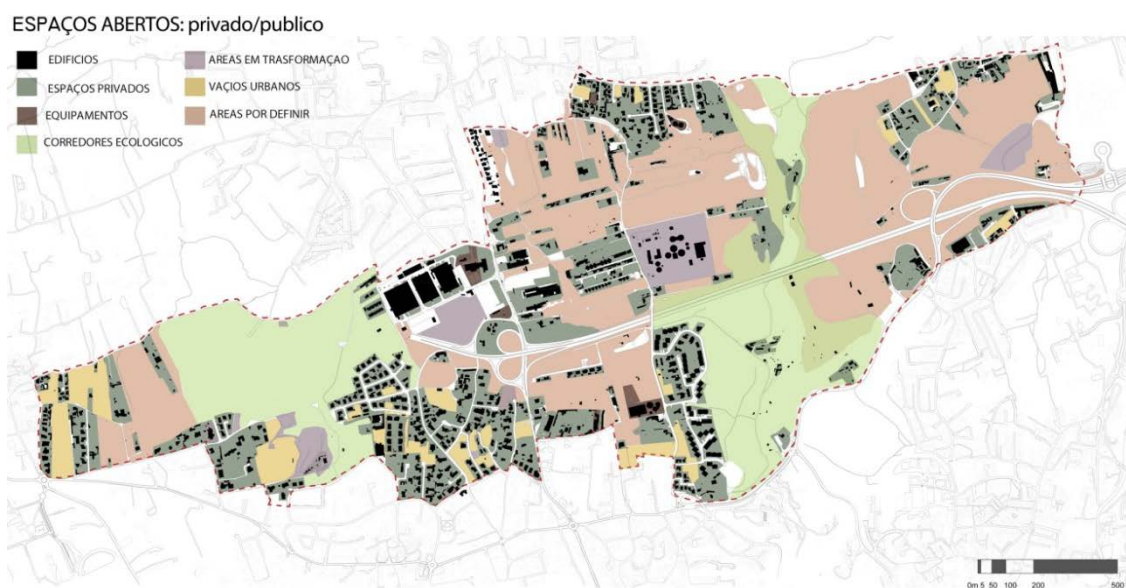


Figura - 40 Estudo do Espaço: em destaque os grandes areas das zonas por definir (em salmão)

As razões destes fenómenos justificam-se na percepção do progresso histórico que explica como a partir de 1974, num contexto de aumento demográfico assinalável da área da Grande Lisboa, Cascais tornou-se progressivamente influenciada pelas dinâmicas da capital, desenvolvendo no seu território amplas periferias metropolitanas caracterizadas por um sensível aumento dos loteamentos e de construção clandestina. Neste contexto a construção da auto-estrada A5 (ultimada em 1991)

<sup>48</sup> Plano Estratégico de Cascais face às alterações climáticas (2011)

<sup>49</sup> Ver Painel 3

<sup>50</sup> Ver o Anexo 5: Analise SWOT

“veio estruturar, pelo interior, esta avassaladora expansão urbana, que se verificou para além dos limites do concelho de Lisboa até o fim do Século XX”<sup>51</sup>. Hoje em dia, com a consolidação das áreas envolventes, a auto-estrada criou-se o paradoxo da contemporânea presença de altos valores de acessibilidades externas (de nível supraconcelhio) e baixos valores de acessibilidade interna (nível de vizinhança), com a auto-estrada e o vale a tornarem-se barreiras difíceis de atravessar.

Entre as potencialidades principais destaca-se, além da alta acessibilidade regional, a elevada dinâmica de crescimento da população (+53% na última década), capaz de sustentar a futura localização de novas infra-estruturas e serviços dentro de grandes áreas urbanas indefinidas, originadas pelo crescimento desordenado dos aglomerados existentes. O desenvolvimento destas áreas tem que ter em conta a importante presença de grandes áreas de elevado valor ecológico-paisagístico, cuja valorização num contexto turístico já consolidado e internacionalmente reconhecido pode representar um valor acrescentado para a concretização de um real desenvolvimento sustentável.

A valorização do património natural, juntamente com o desenvolvimento de actividades de excelência no domínio cultural, de ensino, investigação e saúde (favorecidas pela recente localização do novo hospital) acompanhadas do necessário redesenho infra-estrutural, são assim as linhas guias para o relançamento competitivo destas áreas interiores do concelho. A realização destes importantes objectivos pode realmente prestar um importante contributo na mitigação da actual dualidade entre a margem costeira e as zonas internas de Cascais.

#### 4.2 Estratégias e objectivos de projecto

A construção das estratégias de base e dos relativos objectivos específicos a aplicar ao projecto representa a síntese entre as sugestões provenientes do quadro conceptual de referência e as originadas nas inter-relações entre os principais instrumentos de planeamento e programação estratégica e as problemáticas de projecto local.

A primeira fase é o estabelecimento de uma visão de referência onde enquadrar o projecto, vista como síntese das orientações estratégicas desenvolvidas pelo movimento “Cascais Cidade Global” em colaboração com a faculdade de Arquitectura e coerentemente com as linhas programáticas do novo PDM<sup>52</sup>:

*“Cascais cidade competitiva no panorama europeu, capaz de proporcionar elevados padrões de qualidade de vida aos seus habitantes num contexto de sustentabilidade ambiental”*<sup>53</sup>

A partir desta visão declinam-se três estratégias chaves para a concepção dos objectivos complementares orientados a concretização da visão no longo prazo:

- E1 Desenvolvimento Económico- entendido como o conjunto de acções capazes de incentivar o relançamento competitivo da cidade, dentro de um contexto globalizado;

---

<sup>51</sup> PDM Cascais – Revisão (2011), *Estudo de Caracterização – Relatório*, DPGU/DPDM, Cascais

<sup>52</sup> Ver capítulo 3

<sup>53</sup> Visão apresentada numa conferência conjunta da Faculdade de Arquitectura de Lisboa com o movimento “Cascais Cidade Global” a 5 de Fevereiro 2014.

- E2 Qualidade Urbana – entendida como necessidade de proporcionar a todos os seus habitantes standards iguais de espaço público, equipamentos, serviços e acessibilidades;
- E3 Qualidade Ambiental – entendida como o reconhecimento das áreas de elevados valores ecológicos e paisagísticos e as sua sucessiva valorização nas suas dimensões públicas.

A partir destas estratégias destacam-se um conjunto de objectivos gerais, construídos de maneira a perseguir uma maior coerência com as três estratégias e com as problemáticas relativas às diferentes escalas de intervenção:

ESTRATEGIAS	DESENVOLVIMENTO ECONOMICO			QUALIDADE AMBIENTAL			QUALIDADE URBANA	
	contexto global	contexto urbano	contexto local	contexto global	contexto urbano	contexto local	contexto urbano	contexto local
<b>OBJECTIVOS</b>								
Melhorar e reforçar as infra-estruturas a as relativas redes de serviços								
Diversificar usos e funcoes nos espaços abertos e nos edificios								
Favorecer o desenvolvimento de actividades terciarias, em particular na cultura e na inovação								
Densificar nas áreas consolidadas e a partir das grandes infra-estruturas para enfrentar o fenomeno do "sprawl"								
Favorecer e gerir a entradas de investimentos privados através dos projectos urbanos								
Integrar os sistemas paisagísticos dentro dos projectos urbanos de maneiras a der valorizados								
Desenvolver um Sistema de transporte publico integrado para a conexão das diferentes partes da cidade								
Localizar e desenvolver novas centralidades nas áreas periféricas, de maneira a revitalizar as áreas envolventes								
Dar a prioridade ao espaço publico e a mobilidade pedonal no processo projectual								
Desenvolver uma forma urbana clara, estruturada e integrada com as preexistência de maneira a valorizar o contexto local								
Reequilibrar as diferenças competitivas entre as faixa costeira e o interior do concelho								
Aumentar e melhorar as conexões entre as centralidades e entre estas e a cidade através o reforço de eixos de nivel urbano								

Figura - 41 Correlações Estratégias/Objectivos - Os cores mostram diferentes tipo de interacção: o branco onde não há relação, as relações indirectas no cinzento claro e as relações directas em cinzento escuro (Autoria Propria).



A individuação dos objectivos é depois finalizada com a escolha das acções mais apropriadas para o desenvolvimento projectual, seleccionadas, quer em relação ao cumprimento dos objectivos gerais, quer em relação à resolução das problemáticas locais.

ACÇÕES DE PROJECTO	OBJECTIVOS											
	Melhorar e reforçar as infra-estruturas a as relativas redes de serviços	Diversificar usos e funções nos espaços abertos e nos edifícios	Favorecer o desenvolvimento de actividades terciárias	Densificar nas áreas consolidadas e a partir das grandes infra-estruturas	Favorecer e gerir a entradas de investimentos privados através dos projectos urbanos	Integrar os sistemas paisagísticos dentro dos projectos urbanos	Desenvolver um Sistema de transporte publico integrado e difuso	Localizar e desenvolver novas centralidades nas áreas periféricas	Dar a prioridade ao espaço publico e a mobilidade pedonal no processo projectual	Desenvolver uma forma urbana clara e integrada com as preexistências	Reequilibrar as diferenças competitivas entre as faixa costeira e o interior	Aumentar e melhorar as conexões entre as centralidades novas e existentes
Transformação do ultimo troço da auto-estrada numa avenida urbana												
Integração de um novo sistema de mobilidade ciclo-pedonal												
Integração e reinterpretação da actual rede viária no projecto												
Projecto de uma linha de transporte publico integrada no desenho urbano												
Aplicação de um modelo urbano de densidade meia, de acordo com o contexto												
Localização de diferentes funções, quer no espaço quer no interior de edifícios polifuncionais de acordo com o contexto												
Ter as funções terciárias como predominantes no desenvolvimento do programa funcional												
Localização de actividades e funções favoráveis a captação de investimentos públicos e privados (hotelaria e residencias)												
Criação de uma sociedade de transformação urbana para a gestão do projecto em todas as suas fases												
Integração e valorização das áreas e corredores ecológicos no projecto												
Desenho do edificado e do espaço publico de acordo com os princípios de sustentabilidade ambiental												
Integração e redesenho dos percursos pedonais existentes para a valorização do vale												
Projecto de um sistema de espaços publico de alta qualidade, capaz de induzir uma "vida urbana" e desenhado de acordo com o edificado e com o sistema verde												

Figura - 42 Correlações Acções/Objectivos - Os cores mostram diferentes tipos de interacção: a branco onde não há relação, a cinzento claro as relações indirectas e as relações directas a cinzento escuro (Autoria Própria)

#### 4.3 Uma proposta de nível territorial

De acordo com os objectivos destacados assume-se como prioritária a elaboração de uma proposta à escala urbana, capaz de ligar o desenvolvimento do projecto da nova centralidade urbana com a cidade, de maneira a dar um contributo significativo para a revitalização das zonas interiores do concelho.

Neste sentido, destaca-se a estrutura das centralidades urbanas (ou “polos atractores”) existentes ou em via de realização dentro do território do concelho, vistas como pontos estratégicos para o início de virtuosos processos de regeneração urbana que, a partir do estabelecimento de um modelo de desenvolvimento policêntrico e multifuncional, sejam capazes de favorecer um crescimento sustentável de Cascais para o futuro próximo. Além disso destacam-se também a malha viária principal e as áreas de elevado valor ecológico-paisagístico com funções de ligação e suporte do sistema urbano no seu conjunto.

As centralidades individualizadas dividem-se em três categorias (ver fig. 43):

- 1 Centralidades Existentes: colocam-se aqui os centros existentes de maior atracção ou seja os centros históricos, de serviços, industriais, desportivos e de relevante atracção paisagística;
- 2 Centralidades Previstas: colocam-se aqui as novas centralidades previstas pelo plano director municipal (definidas como espaços urbanos estratégicos);
- 3 Centralidade de Projecto: enquadram-se aqui as áreas escolhidas para o desenvolvimento do projecto urbano estratégico desenvolvido ao longo deste trabalho.

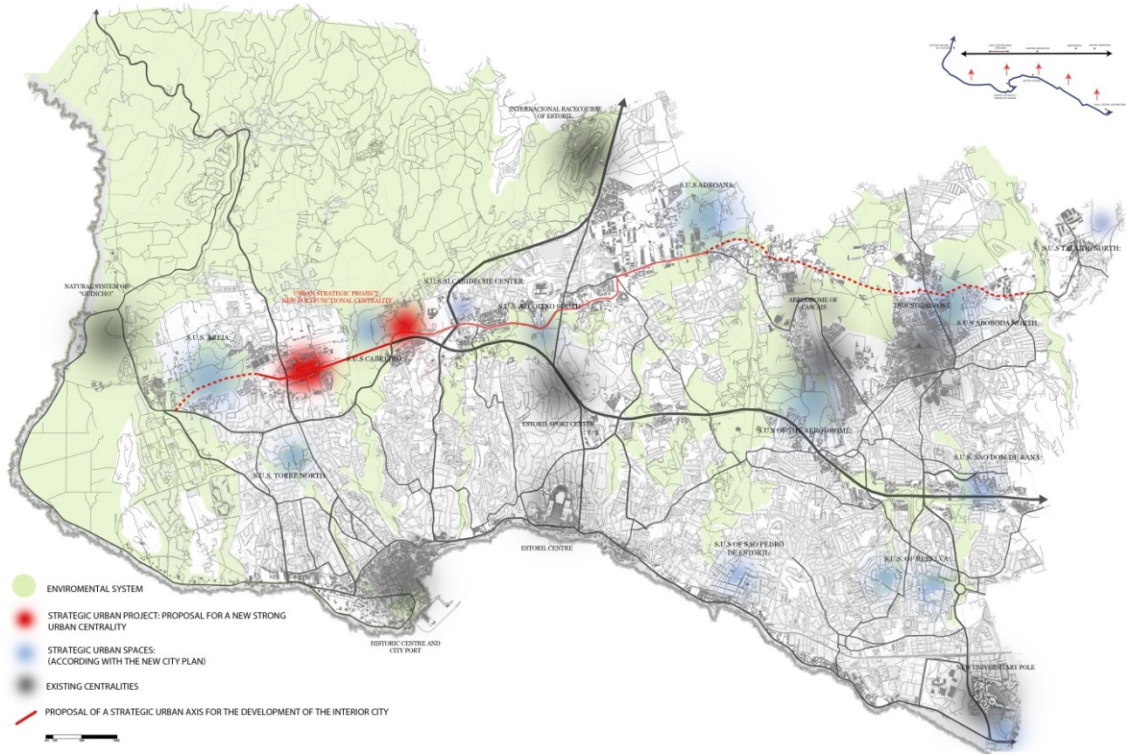


Figura - 43 Projecto à escala municipal. Em evidência o novo eixo urbano ao longo das áreas interiores

O projecto proposto a nível territorial estrutura-se segundo quatro fases principais (Ver Paineil 2):

- 1 Consolidação do sistema costeiro no sentido de um ulterior melhoramento qualitativo das actividades presentes ao longo da faixa costeira;
- 2 Construção do novo eixo urbano norte a partir do redesenho das grandes infra-estruturas, de maneira a ligar as centralidades existentes, previstas e de projecto das áreas interiores com o sentido a regenerar estas zonas;
- 3 Reconhecimento do papel urbano da auto-estrada de maneira a reforçar as polaridades presentes ao longo do seu percurso, desfrutando assim do grande potencial de acessibilidade para o desenvolvimento de actividade de produção
- 4 Valorização do sistema ecológico e em particular do sistema de vales de maneira a reforçar os seus naturais papéis de elementos de ligação entre a costa e o seu interior, através do melhoramento das relações entre os tecidos compactos e as áreas naturais.

Neste contexto o sucessivo desenvolvimento do projecto à escala local torna-se estratégico durante todas as fases de planeamento da cidade futura: a sua construção será o ponto inicial para a

realização do “Eixo Urbano Norte” e a sua sucessiva infra-estruturação, assim como a sua forma urbana influenciarão significativamente os projectos de valorização da “Ribeira das Vinhas” e dos outros elementos naturais.

#### 4.4O projecto da infra-estrutura como base do projecto urbano

*“Hoje em dia as redes infra-estruturais têm um papel sempre maior e sempre mais necessário, isso é, no mesmo tempo parecem sempre mais desligadas no que diz respeito ao controlo do projecto de arquitectura e nas suas conexões com as áreas envolventes, tornando-se sempre mais funcionais e sempre menos dotadas de valores formais e expressividade arquitectónicas”* (Ardita V.M., 2007)

O elemento central do projecto urbano proposto encontra-se na transformação do último troço da auto-estrada A5 (entre o nó de Alvide e o nó de Cascais) numa avenida urbana, de maneira a permitir a urbanização dos vazios envolventes e a sua articulação com os tecidos urbanos existentes. A razão desta importante “mudança infra-estrutural” deve-se a três diferentes exigências: a conjugação de diferentes necessidades de movimentação (rápida e lenta), a necessidade de quebrar o “efeito barreira” da auto-estrada em relação aos bairros envolventes e, por fim a necessidade de “coser” o espaço entre as áreas edificadas existentes numa zona urbana em vias de consolidação<sup>54</sup>.

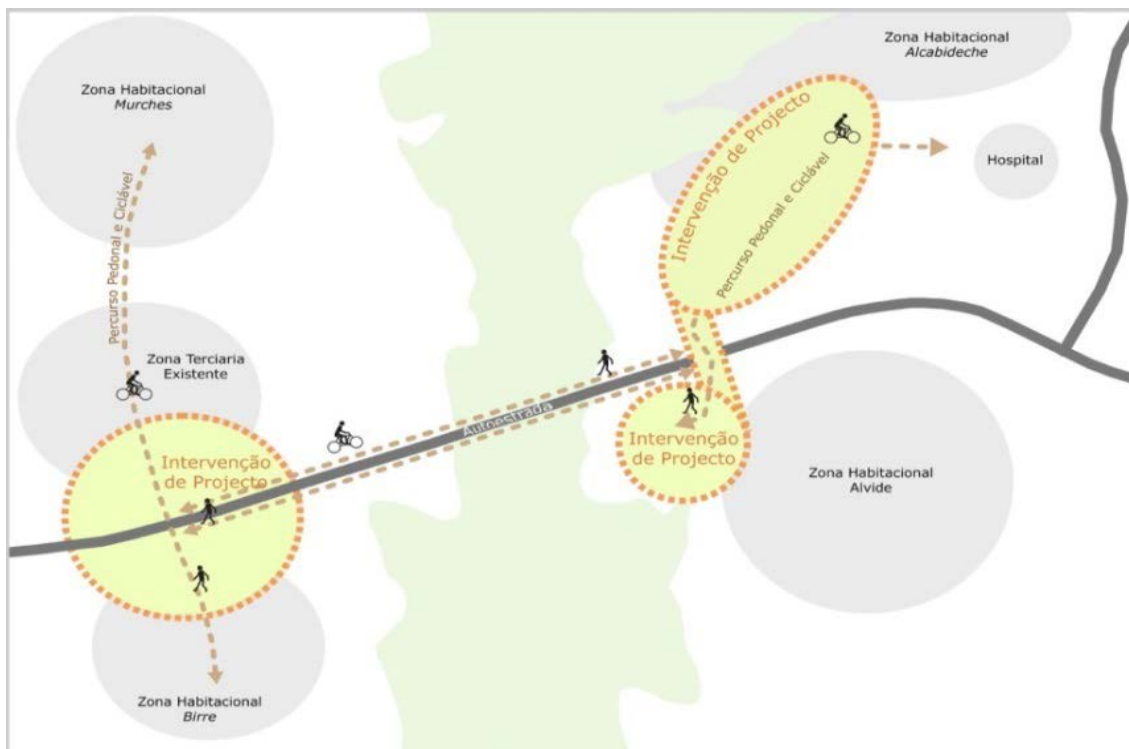


Figura - 44 Estratégia de Projecto. As áreas de intervenção permitem novas conexões entre os elementos urbanos envolventes.

A estratégia proposta visa assim a construção de um desenho capaz de fazer conviver no mesmo espaço as diferentes exigências de circulação rodoviária rápida (de nível urbano) e de circulação ciclo-pedonal (de nível de bairro), de maneira a reequilibrar o elevado valor de acessibilidade externa

<sup>54</sup> A urbanização destes áreas justifica-se também no objectivo de concentrar as novas expansões dentro dos vazios urbanos localizados entre o edificado existente, preservando assim as zonas naturais e rurais situadas fora da cidade compacta.

com as exigências de qualidade urbana necessária à vitalidade dos bairros envolventes, aumentando simultaneamente as conexões entre as duas margens (da auto-estrada e do vale) e requalificando os vazios urbanos presentes ao longo das duas margens da auto-estrada. A requalificação destas zonas, possibilitada pela mudança infra-estrutural, é assim orientada para a criação de uma centralidade plurifuncional de nível urbano mas capaz de funcionar também como elemento identitário para os bairros envolventes, realizando aquela “dimensão pública” deficitária.

A proposta de projecto infra-estrutural articula-se assim em três intervenções principais: o redesenho do perfil da actual auto-estrada e da relativa articulação com a rede viária secundária no nó de Alvide e de Cascais.



Figura - 45 Mudança nas infra-estruturas: localização das intervenções

O novo perfil da avenida urbana prevê a construção de dois níveis distintos:

- um desenvolve-se pela maioria do seu comprimento em posição rebaixada, concebe-se para a circulação rápida dos veículos e articula-se em quatro faixas de circulação (duas por cada sentido), com arborização no meio e passeios dos lados para a entrada/saída dos autocarros de transporte público local [24m em total].
- o outro é sobreelevado e desenvolve-se acima das duas margens da infra-estrutura, dedicando-se inteiramente à construção do espaço público, com arborização e ciclovia integrada em cada lado e em estreita relação com o edificado desenvolvida através da construção do pórtico a acompanhar o perfil da nova avenida urbana [9m por cada lado].

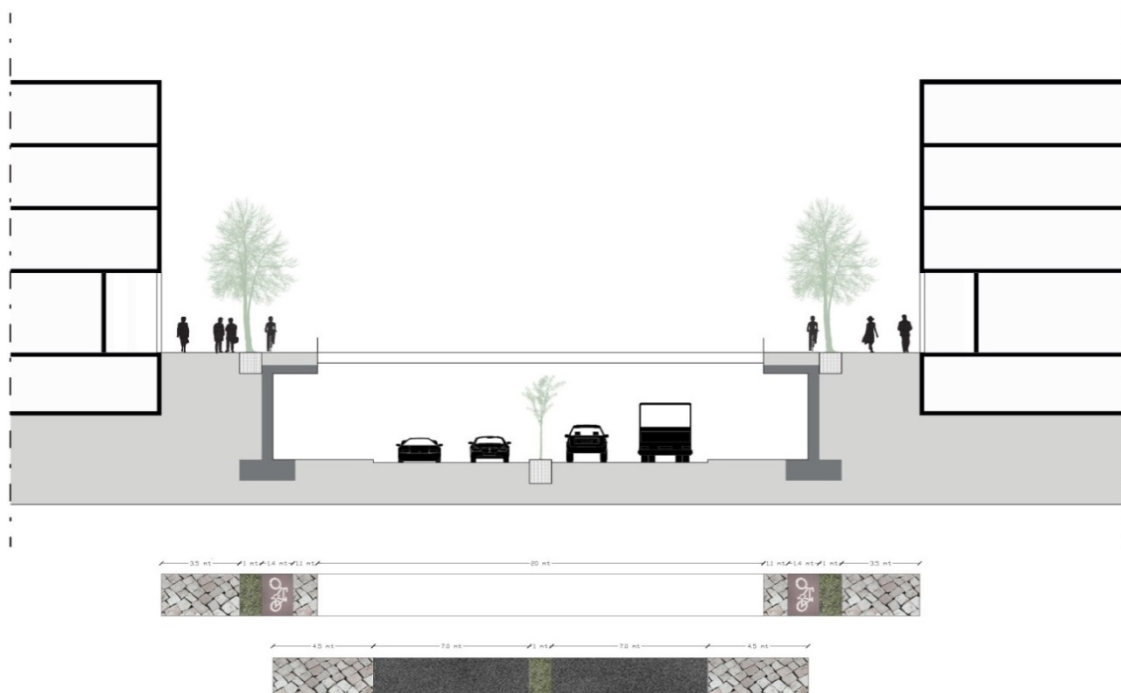




Figura - 46 Novo Perfil da Avenida Urbana

Além do projecto do perfil da avenida assume-se também como prioritária a resolução dos dois nós infra-estruturais principais:

- o nó de Alvide configura-se como a porta de entrada (este) da nova avenida, funcionando de transição entre esta e a auto-estrada. O desenho proposto prevê a construção de uma rotunda elíptica de grande diâmetro [38m o eixo menor e 168m o eixo maior], funcional a fazer abrandar o trânsito proveniente da auto-estrada, constituída por três faixas de circulação e apoiada no terreno com uma inclinação do 6%, de maneira a facilitar a contemporânea ligação a terceira circular e a auto-estrada através de três braços situados no extremo este da elipse. Acima desta nova infraestrutura viária desenha-se uma ponte pedonal, arborizada e com um bom tamanho em largura [50mt], de maneira a facilitar a conexão entre as duas margens (norte-sul) e integrar-se com a paisagem, numa área “filtro” entre o edificado e o vale.

- o nó de Cascais é actualmente o ponto final da auto-estrada e o ingresso norte da cidade em direcção ao centro, com relevantes problemas de congestão do trânsito. Com a construção do prolongamento da actual auto-estrada até o extremo oeste da terceira circular e a transformação em avenida urbana prevê-se uma redistribuição e abrandamento do trânsito que permitirá um desenho “mais urbano”: a proposta prevê que o actual sistema de grandes rampas de acesso à auto-estrada sobreelevada seja substituído por uma rotunda urbana [raio interno 25m e duas faixas de circulação] colocada ao mesmo nível do terreno original e edificada nas suas margens externas, de maneira a criar uma praça circular capaz de marcar o ponto inicial da avenida urbana, configurando-se também como um importante elemento identitário para as zonas envolventes.

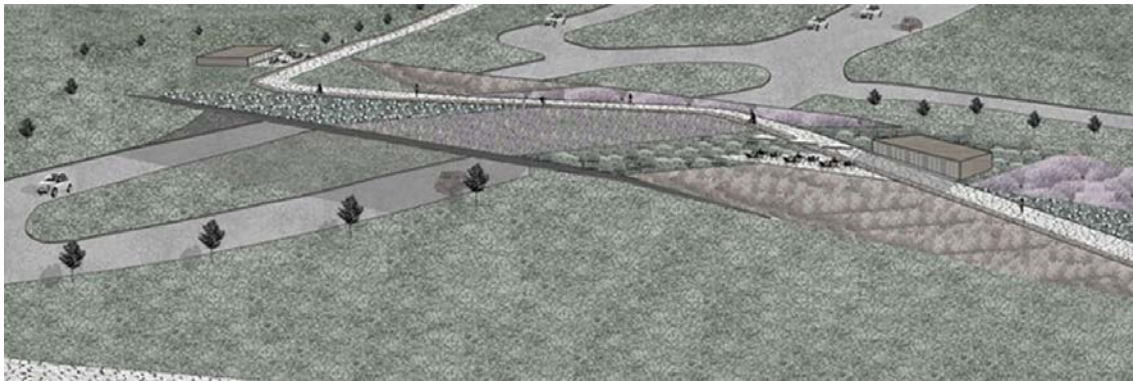


Figura - 47 Perspectiva da proposta de intervenção para o nó infra-estrutural de Alvide

#### 4.5A criação de uma nova centralidade

A transformação da auto-estrada numa avenida urbana, além de resolver diferentes problemas infra-estruturais, assume-se principalmente como elemento chave para a criação de uma nova e forte centralidade urbana. Essa é capaz de desenvolver relações de diferentes tipologias (não só urbanas mas também económicas e ambientais) e escalas territoriais onde o desenvolvimento projectual é visto não só como uma intervenção local mas também como “elemento detonante” para a concretização das estratégias de desenvolvimento futuro da cidade de Cascais<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Ver capítulos anteriores.

A nova centralidade urbana desenvolve-se assim nas áreas localizadas ao longo de um novo eixo estruturante (quer rodoviário, quer ciclo-pedonal) que, a partir do cruzamento com a estrada da Malveira, segue o traçado da actual auto-estrada, atravessa o vale da “Ribeira das Vinhas” e por fim vira em correspondência com o nó de Alvide. Daí continua em direcção ao Hospital de Cascais, interligando-se no seu caminho com as urbanizações existentes.

Tal novo eixo viário terá um comprimento total de 2,3 Km. possibilitando a construção de 40 ha. de novas urbanizações, divididas principalmente dentro de duas grandes áreas livres localizadas em ambos os lados do vale da Ribeira. O programa desenvolvido no projecto prevê-se fortemente multifuncional, com uma ligeira predominância de funções terciárias (35%), integrado num desenho urbano estreitamente articulado com o contexto urbano existente e orientado com particular atenção para as importantes áreas ecológico-paisagísticas presentes na envolvente.



Figura - 48 Enquadramento das duas zonas de projecto e das diferentes funções dos edifícios. (Ver Paine 7)

Através do projecto desenhado para um período de longo prazo, variável em cerca de vinte anos, prevê-se atrair um total de 1294 novos residentes<sup>56</sup> e 1000 estudantes, assim como numerosas empresas e centro de investigação dentro dos 74000 m<sup>2</sup> de novos espaços construídos. Para alcançar tais objectivos o processo projectual desenvolve-se dentro de uma abordagem integrada e estreitamente orientada à concretização da visão geral e das suas três grandes estratégias: qualidade ambiental, qualidade urbana e desenvolvimento económico.

#### 4.5.1 Qualidade Ambiental: salvaguardar a paisagem através a sua valorização

A salvaguarda dos valores ecológico-ambientais do território e a sua valorização assumem-se como objectivo primário do projecto através do reconhecimento das principais “dominantes ambientais”<sup>57</sup> e as suas sucessivas integrações e valorização no desenho urbano. Dentro da área de estudo individualizam-se três principais elementos ambientais<sup>58</sup>:

<sup>56</sup> Tal incremento de população constitui o 3,5% do total do aumento de população previsto para 2035 segundo a estimativa central (ver paragrafo 3.3)

<sup>57</sup> Entendem-se como aqueles elementos identitários da paisagem que dão forma e caracterizam um território específico (T.I. Maciocco, 1995)

<sup>58</sup> Ver Paine 2: Sistema ecológico/ambiental

- o vale da Ribeira das Vinhas, como principal área ecológica local, com função de corredor ecológico de conexão entre o adjacente “Parque Natural de Sintra e Cascais” e a frente marítima;
- a presença de diversas áreas arborizadas a marcar o território, uma de média dimensão localizada nas áreas a oeste do projecto e outras menores espalhadas no tecido urbano existente, alinhadas segundo dois eixos na direcção norte/sul e este/oeste;
- A presença de uma morfologia do terreno que favorece a ventilação natural, quer pela exposição aos ventos predominantes (direcção noroeste/sueste), quer pela presença de ventos de inclinação originados no vale da Ribeira.

Tais elementos influenciam directamente o processo projectual configurando-se como condicionantes estruturantes para a implantação da malha principal das novas intervenções, com o objectivo de apresentar um elevado enquadramento estético e ambiental, assim como de projectar as novas intervenções como elementos de referencia ao nível dos princípios e tecnologias de sustentabilidade<sup>59</sup>. O desenho urbano final integra assim estes sistemas ambientais através de três acções principais: a implantação de dois grandes parques lineares desenhados ao longo dos dois eixos ecológicos encontrados; a composição da forma do edificado e da arborização do espaço público desenhadas de maneira a favorecer a permeabilidade em relação à ventilação natural, e; a salvaguarda e a integração das maiores áreas arborizadas dentro do desenho das zonas verdes públicas.



Figura - 49 Integração do projecto em relação a ventilação natural (à esquerda) e aos corredores ecológicos (à direita). Ver Painel 6

<sup>59</sup> Dentro das zonas categorizadas como “Espaços Urbanos Estratégicos” o regulamento do PDM de Cascais prevê a integração dos princípios de sustentabilidade ambiental como condição obrigatória.



#### 4.5.2 Qualidade Urbana: melhorar as condições através do desenho

As acções pertencentes a esta estratégia têm o objectivo de perseguir elevados padrões de qualidade de vida, quer para os novos habitantes previstos no projecto, quer para os residentes das áreas envolventes. Tal objectivo é alcançado através do melhoramento das condições de acessibilidade, das infra-estruturas viárias, dos equipamentos e de todas as funções públicas em geral, buscando o mais adequado equilíbrio entre as necessidades típicas de uma escala “de bairro local” e os serviços necessários para fazer funcionar uma centralidade de nível urbano e metropolitano. A ideia geral é a de fomentar nos lugares onde será construída a nova centralidade, uma nova vitalidade urbana, desenvolvida através da implantação de uma vasta tipologia de funções urbanas, de maneira a maximizar a utilização dos espaços públicos e das superfícies comerciais, aumentando assim a viabilidade do projecto na sua totalidade.

Tais objectivos concretizam-se assim através de três linhas de acção principais: multifuncionalidade, acessibilidade e integração do projecto com o contexto envolvente. A multifuncionalidade desenvolve-se quer nos espaços abertos, através a implantação de diferentes tipologias de funções públicas<sup>60</sup>, quer no interior de edifícios multifuncionais.

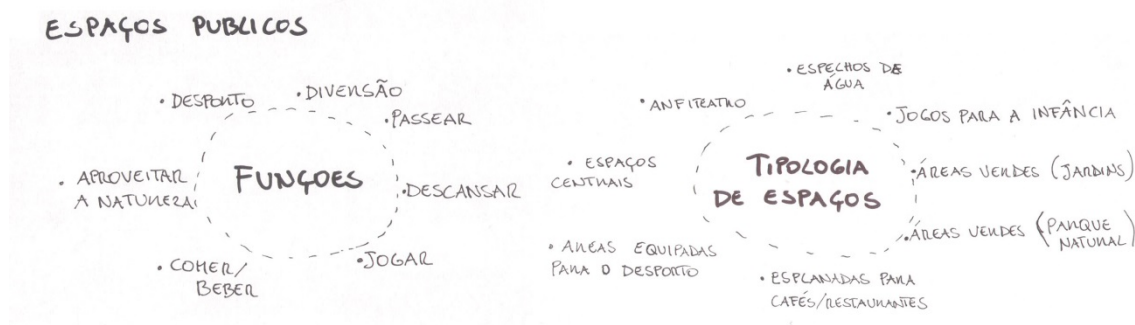


Figura - 50 Funções e tipologias de espaço público (Autoria Própria)

As funções internas dos edifícios estão distribuídas na área de projecto segundo o princípio de “uso prevalente”, de acordo com o contexto, assim prevê-se colocar: as funções terciárias nas zonas oeste<sup>61</sup>, onde já existe um pequeno núcleo de empresas; os equipamentos de ensino superior e investigação científica na zona de Alvide, num contexto onde já existem o hospital de Cascais e outros estabelecimentos de Ensino; o parque urbano de maior dimensão vai também para este lado, de maneira a salvaguardar as relações paisagísticas com o vale da Ribeira.

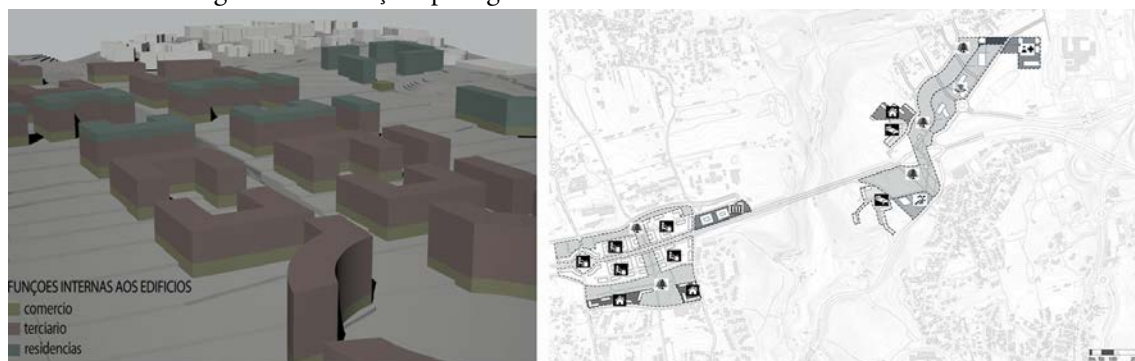


Figura - 51 Distribuição das diferentes funções no espaço e nos edifícios

<sup>60</sup> Ver painel 7

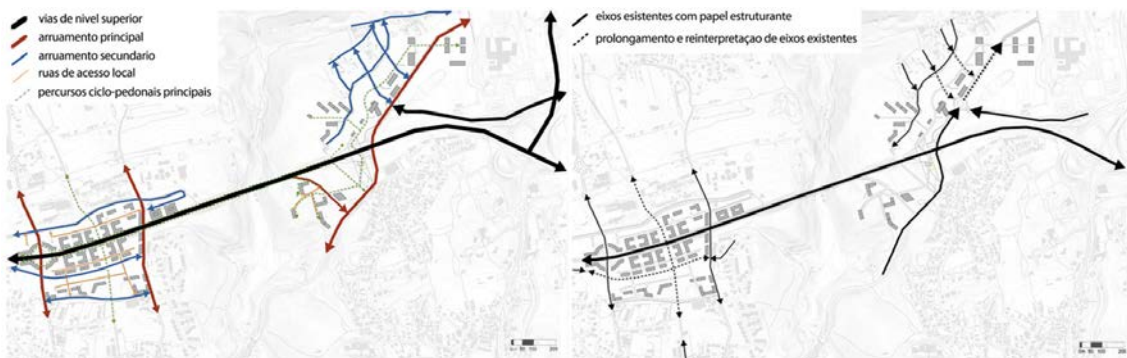
<sup>61</sup> Em relação ao vale da Ribeira

A escolha de desenvolver edifícios multifuncionais ajuda também na criação de uma imagem de cidade onde as actividades comerciais situadas nos pisos térreos sinalizam os eixos principais e as zonas terciárias, comerciais e de habitação convivem nas mesmas áreas edificadas.



**Figura - 52** Edifício Tipo: a forma e a estrutura escolhidas (em pilares) permitem uma certa flexibilidade de configuração dos espaços interiores, permitindo a coexistência de diferentes funções. A proposta inicial de projecto prevê actividades comerciais no piso térreo, habitação no último piso e escritórios nos restantes pisos. Tal composição arquitectónica tem também a vantagem de poder mudar no futuro de acordo com eventuais novas exigências, podendo diminuir os pisos de escritórios a favor de novos apartamentos ou vice-versa. Ver Painel 10

No que respeita à acessibilidade o desenho urbano proposto aumenta a permeabilidade e a conectividade<sup>62</sup> das zonas envolventes através do estabelecimento de uma nova e ordenada hierarquia viária, concebida com o objectivo de integrar os diferentes tipos de mobilidade (ciclo-pedonal e rodoviária), integrando e reinterpretando no mesmo tempo os principais eixos viários existentes.



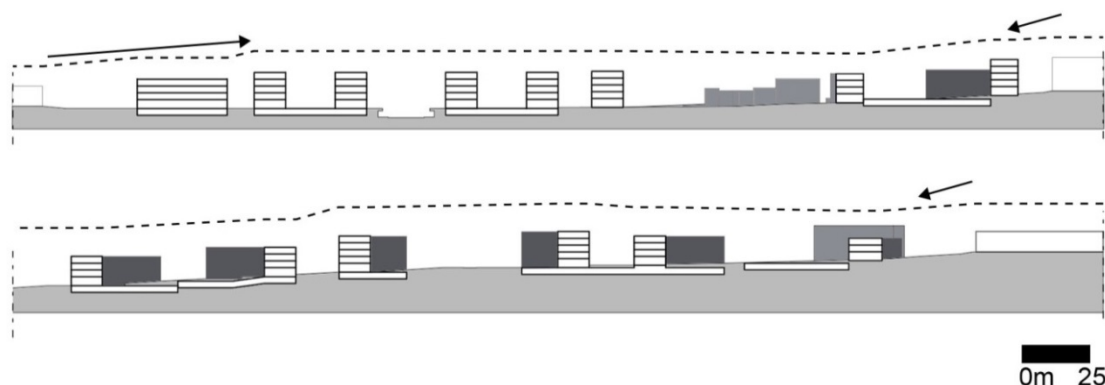
**Figura - 53** Implementação de uma nova hierarquia viária e integração dos principais eixos existentes

Relativamente à integração com o contexto existente<sup>63</sup>, destaca-se também a procura de uma relação de proximidade entre os novos edifícios propostos e o edificado existente nas áreas envolventes, de maneira a evitar ou limitar excessivas diferenças de altura: assim, na maioria das situações encontradas os edifícios existentes, desfrutando da morfologia do terreno, resultam mais altos do

<sup>62</sup> Através do redesenho de alguns eixos existentes e da inserção de novos, pretende-se aumentar a conectividade entre os bairros envolventes (Ver fig. 44)

<sup>63</sup> Como já escrito neste capítulo e nos anteriores a integração com o existente é também implementada ao nível local dentro do projecto das áreas verdes, das relações funcionais e das infra-estruturas viárias.

que aqueles de projecto; em outras situações onde tal não tem sido possível são os edifícios de projecto que mudam as suas alturas para se aproximarem dos de contexto, criando relações graduais.



**Figura - 54** Relações de proximidade entre edifícios de projecto e de contexto: o perfil acima à esquerda mostra uma relação gradual, nos perfis acima e abaixo à direita a relação encontra-se favorável aos edifícios de contexto que resultam de igual ou de mais elevada altura.

#### 4.5.3 Desenvolvimento Económico: a gestão do projecto melhora a sua viabilidade

Nesta estratégia enquadram-se aqueles conjuntos de acções capazes de incentivar, directa ou indirectamente, o relançamento competitivo da cidade<sup>64</sup>. No processo projectual isto quer dizer criar um conjunto de condições espaciais e programáticas capazes de favorecer a atracção de investimentos externos, incentivando assim a criação de novas actividades económicas.

Além das acções orientadas para o aumento da qualidade urbana do lugar<sup>65</sup>, destacam-se duas acções especificamente desenvolvidas para atrair investimentos e aumentar a viabilidade do projecto:

- a proposta de um programa de gestão do projecto ao longo de todas as suas fases de realização;
- a proposta geral de financiamento das obras, em relação ao tipo de investimento, buscando o equilíbrio entre público e privado.

O projecto é assim pensado para se desenvolver em três grandes fases temporais independentes e consecutivas, onde as acções se implementam em relação aos equilíbrios de financiamento público-privado<sup>66</sup> e as diferentes prioridades de execução a curto, médio e longo prazo.

<sup>64</sup> Ver Capítulo 1.1

<sup>65</sup> Que agindo sinergicamente têm um efeito indirecto ao aumentar a atractividade e assim a competitividade do projecto (ver Capítulo 1.1)

<sup>66</sup> Ver Paine 6

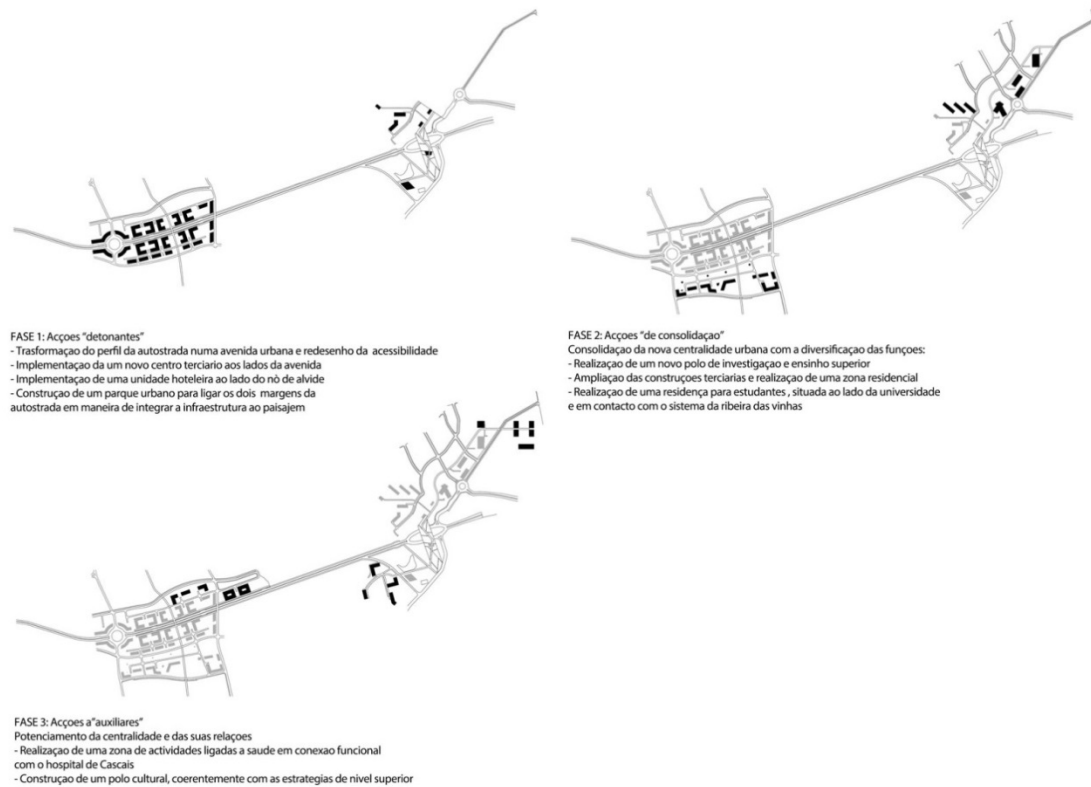


Figura - 55 Fases de Projecto: o faseamento das acções de projecto desenvolve-se dentro de três fases consecutivas, onde os processos económicos activados na primeira fase (detonante) permitem a realização das fases sucessivas. Ver Painel 6

## Conclusões

Esta tese de mestrado pretende dar um contributo próprio na percepção das melhores maneiras de conceber e gerir o projecto dentro dos mais recentes fenómenos de evolução da cidade contemporânea: hoje em dia o projecto de arquitectura e urbanismo já não é só dependente dos processos técnicos próprios da disciplina, mas é cada vez mais predominantemente resultado de uma síntese crítica de outros fenómenos de natureza económica, social ou ambiental, incorporando no seu processo diferentes velocidades a nível temporal, assim como diversas escalas de influência e de intervenção. Neste contexto é evidente a necessidade de ultrapassar o dualismo entre a cidade e as suas partes através de uma abordagem integrada, capaz de desenvolver transformações que sejam simultaneamente as melhores soluções, quer para a escala local, quer para o sistema cidade na sua totalidade: neste sentido o “projecto urbano estratégico” propõe-se como o instrumento mais correcto para gerir de maneira eficaz e rápida, quer o desenho visto como a maneira melhor de propor soluções à escala local, quer o desenvolvimento de um forte quadro programático, capaz de ligar o desenho com as maiores e as mais complexas problemáticas urbanas. Tal instrumento metodológico sustenta uma reinterpretação própria do papel do projecto e do desenho arquitectónico dentro de um processo integrado, capaz de encontrar o equilíbrio entre as três principais questões urbanas actuais: a salvaguarda e a valorização dos valores paisagístico-ambientais, a orientação dos interesses (públicos e privados) de desenvolvimento económico e o cumprimento das exigências de qualidade urbana das populações residentes.

O trabalho aqui apresentado demonstra como o “projecto urbano estratégico” pode tornar-se uma importante chave de interpretação para a aplicação de um modelo de desenvolvimento sustentável para o futuro próximo, através da melhoria da capacidade de orientar as decisões em direcção aos melhores objectivos “estratégicos” e, pelas suas naturais escalas de intervenção (ao nível de projecto urbano), da capacidade de facilitar a aplicação dos recentes conhecimentos de sustentabilidade aplicadas ao desenho urbano. Os resultados da aplicação desta metodologia ao caso de Cascais sustentam a importância, para a cidade na sua totalidade, da criação da nova centralidade urbana e do relativo redesenho das grandes infra-estruturas viárias. Tal projecto pretende, através da qualidade e da variedade dos espaços e dos edifícios propostos<sup>67</sup>, fomentar uma nova vitalidade quer dentro das áreas das novas intervenções, quer na envolvente, tendo a ambição de se impor como uma nova área central da cidade. A construção desta nova “polaridade urbana” quer também atrair novos investimentos e induzir a abertura de novas actividades económicas numa área estratégica do território urbano, colocando-se como elemento de ruptura do dualismo entre as áreas centrais e periféricas da cidade e ultrapassando as actuais condições de “subúrbio” em relação à área metropolitana de Lisboa.

Por fim, este trabalho quer também posicionar-se como um importante instrumento de suporte para o processo de revisão do plano director municipal<sup>68</sup>, desenvolvendo um importante conjunto de estratégias, objectivos e linhas de acção para um desenvolvimento futuro da cidade de Cascais que seja simultaneamente mais equilibrado nas suas diferentes partes urbanas e mais competitivo na sua projecção internacional.

---

<sup>67</sup> Assim como através a riqueza do quadro programático.

<sup>68</sup> Ver também o Anexo 5

## Bibliografia

- Allen E. (1999), “Measuring the ecological footprint of new urbanism”, em *New Urban News*, n. 4, Criterion Planners
- Alho A. (2005), *A Elegância na tomada de decisão em avaliação de impacto ambiental, uma abordagem através da metodologia soft systems*, Espaços Verdes, Lisboa
- Almeida da Costa C. (2004), “O marketing das cidades”, em *Gestão e Desenvolvimento*, n. 12, Universidade Catolica, Lisboa
- Amendola G. (2000), *La città postmoderna: magie e paure della metropoli*, Laterza, Bari
- AENA (2007), “Tráfico de pasajeros, operaciones y carga em los aeropuertos espanholes”, consultado a 12 de Fevereiro 2013: [http://estadisticas.aena.es/csee/ccurl/TOTAL\\_2007\\_Acumulado.pdf](http://estadisticas.aena.es/csee/ccurl/TOTAL_2007_Acumulado.pdf)
- Ascher F.(2010), *Novos Princípios do Urbanismo*, 2ª Ed., Livros Horizonte, Lisboa
- Ardita V.M. (2007), “Nuovi Scenari di progetto/nuovi luoghi per la città contemporanea”, in *National Conference, Territorial areas and cities in Southern Italy. How many suburbs? What policies for territorial government*, Planum Article, Napoli
- Azúa J. (2007), “El Guggenheim Bilbao: estratégias competitivas para los nuevos espacios cultural-economicos”, em Guash A. M., Zulaika J., *Aprendiendodel Guggenheim Bilbao*, Ediciones Akal, Madrid
- Bauman Z. (1999), *“La società dell’incertezza”*, Il Mulino, Bologna
- Berrini M., Colonetti A. (2010), *Green Life, Costruire città sostenibili*, Ed. Compositori, Milano
- Birmingham City Council (2011), *Birmingham Big City Plan, City Centre Masterplan*, City Centre Development Directorate, Birmingham
- Boeri S. (2002), “USE (Uncertain States of Europe). Note per un programma di ricerca”, in Mazzeri C., *La città del XI secolo*, SKIRA, Milano
- Bohigas O. (2002), “Barcelona un esperienza urbanistica. La città olimpica e il fronte mare”, em Mazzeri C. (a cura di), *La città del XI secolo*, SKIRA, Milano
- Bohigas O. (2004), *“Contra la incontinença urbana”*, DIP de Barcelona, Barcelona
- Bohigas O., Puigdomenech A. (2005), *PUC Salerno, Relazione illustrativa*, Salerno
- Borja J., Castells M. (1997), *Local & Global*, Earthscan Publication ltd, London
- Burton E., Williams K., Jenks M. (2000), *Achieving Sustainable Urban Form*, Spon Press, London
- Busquets J (2006), *X Cities Lines, A new Lens for the urbanistic project*, Harvard University, Nicolodi Editore



- Burdett R., Sudjich D. (2009), *The Endless City*, Phaidon Press, London
- CABE, DETR (2001), *The value of urban design*, Thomas Telford Publishing, London
- CML (2012), *Plano Diretor Municipal de Lisboa, Relatório*, Câmara Municipal de Lisboa
- CENSIS (2000), *Salerno Città Europea. Analisi e previsioni per il nuovo piano della città*, Centro Studi e Investimenti Sociali, Salerno
- Couch C., Leontidou L., Petschel-Held G. (2007), *Urban Sprawl in Europe*, Blackwell Publishing, Oxford UK
- Carmona M., Tiesdell S., Heath T., Oc T. (2010), *Public Places Urban Spaces, the dimension of urban design*, Routledge Taylor and Francis Group, 1º Ed. 2003, New York
- Caroli M.G. (2011), *Il marketing territoriale, Strategie per la competitività sostenibile del territorio*, Franco Angeli, Milano
- Center for Urban Horticulture (1998), “Urban Forest Values: Economic Benefits of Three in the cities”, University of Washington, link consultado a Fevereiro 2007: <http://www.cfr.washington.edu/research.envmind/Policy/EconBens-FS3.pdf>
- Chiuppani A. E., Prest T. (2008), *La progettazione del verde per il controllo microclimatico*, Edicom, Monfalcone.
- Commission Brundtland (1987), *Our Common Future*, World Commission on Environment and Development.
- Consonni G. (2006), “Prefazione”, in Vescovi F., *Progetto urbano strategico e competitività delle aree metropolitane*, Libreria CLUP, Milano
- Corbett N. (2004), “Renaissance in Birmingham”, in *Revival in the Square*, Riba Publishing, London
- Costa Viegas L. S. (1998), “Projeto urbano entre a estratégia e a construção da cidade, projectar a cidade a partir de um só instrumento de projecto”. Tese de mestrado apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Porto
- Cunningham M. (2008), “Economic benefits of Locally owned stores”, em Farr D., *Sustainable Urbanism, Urban Design with nature*, Wiley, London
- Del Monaco A. (2011), “Londra e i Giochi Olimpici del 2012” em Bruschi A., Del Monaco A., Giovannelli A, *Città e Olimpiadi*, Nuova Cultura Ed., Roma
- Del Ponte I. (2011), “Genova: riqualificazione dei siti portuali e prospettive di sviluppo per la città”, em *Portus Plus*, n.1
- Del Rio V. (1990), *Introdução ao desenho urbano no processo de planeamento*, Editoria Pini Ltda, São Paulo

DPP, (2006), *Política De Cidades Polis XXI, Redes Urbanas Para A Competitividade E A Inovação, Razões para cooperar, Ideias a explorar*, Departamento de Prospectivas, Planeamento e Relações internacionais, Lisboa

Del Monaco A. (2011), “Londra e i Giochi Olimpici del 2012”, em Bruschi A., Del Monaco A., Giovannelli A, *Città e Olimpiadi*, Nuova Cultura Ed., Roma

Dettori S. (2010), “Il Comfort ambientale degli spazi aperti”, tese de licenciatura em “Pianificazione del Territorio, Urbanistica e Ambiente”, Facoltà di Architettura, Università di Sassari, Alghero

Dettori S., Casu A., Plaisant A., “Strategic Plan and Evaluation: a proposal for the Cascais marina, Portugal”, em *Portus Plus*, n. 3-2012, Rede Online

DoE (1997), *Planning and Policy Guidance Note 1: General Policy and Principles*, The Stationery Office, London

De Solà-Morales M. (1987), “La segunda historia del proyecto urbano”, em “UR”, n.5, UPC, Barcelona

De Solà-Morales M. (1999), *El proyecto urbano*, ED UPC, Barcelona

Dock F. (2008), “Complete Streets”, em Farr D., *Sustainable Urbanism, Urban Design with nature*, Op. Cit.

Edward B. (2005), *O Guia básico para a sustentabilidade*, Gustavo Gili, Barcelona

EEA (2006), “Urban Sprawl in Europe: the ignored challenge”, *EEA Report*, n. 10, Office for Official Publication of the European Community, Bruxelles

Ellin N. (1996), *Postmodern Urbanism*, Blackwell, Cambridge

Easterby-Smith, M. & Thorpe, R. & Love

Farr D. (2008). *Sustainable urbanism, Urban Design with nature*, Hoboken, New York.

Ferreira A. F. (2007), *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*, 2º Ed, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

Florgård, C. & Berg, P. G. (1997) “The Function of Urban Green Structure in Sustainable Urban Development”, Research Centre for Forest and Landscape, Hoersholm, pp 31-38.

Forestier J.C.N (1997), *Grandes Villes et système de parcs*, Editions Norma, Paris

Forn Manuel de (2005), *Estrategias e Territorios, los nuevos paradigmas*, Xarxa de Municipis, Area de Promoció Econòmica i Ocupació, Diputació de Barcelona

Fregolent L., Indovina F., Savino M. (2005), *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna

Gabellini P. (2001), *Tecniche Urbanistiche*, Carocci Editore, Roma

- Gregotti V. (2011), *Architettura e Postmetropoli*, Einaudi Editore, Torino
- Grosso M. (1997), *Il raffrescamento passivo degli edifici*, Maggioli, Rimini
- Hall P., Pfeiffer U. (2000), *Urban Future 21, A global Agenda for twenty-first century cities*, E & FN Spon, London
- Hansolf H.I (1987), *Corporated Strategy*, Penguin Books, Londres
- Hill T., Westbrook R. (1997), “SWOT Analysis: It’s Time for a Product Recall”, *Long Range Planning*, 30, n.1, Londres
- Husler W. (2007), “Mobilità e Spazio Pubblico – La progettazione delle infrastrutture della mobilità per una rigenerazione urbana”, aula aberta, Facoltà di Architettura, Università di Sassari
- Indovina F. (1990), *La città diffusa*, D.A.E.S.T., Istituto Universitario di Architettura, Venezia
- Indovina F. (1997), *Cos’è e come si governa la città diffusa*, in: Indovina F. (a cura di), “Territorio. Innovazione. Economia. Pianificazione. Vent’anni di ricerca del Daest”, D.A.E.S.T., IUAV, Venezia.
- Jenks M., Burton E., Williams K. (1996), *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, Oxford Brookes University, Oxford
- Jenks M., Burgess R. (2000), *Compact Cities, Sustainable Urban Forms for Developing Countries*, Spon Press, London
- Jenks M., Jones C. (2010), *The dimension of the sustainable cities*, Spring, London
- Lamas Garcia Ressano M. J. (1990), *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*, 5ª Ed., Fundação C. Gulbenkian, Lisboa
- Lopez G. (2005-2006), “The Guggenheim effects: Positive Transformations for the cities of Bilbao?”, final paper, *Master of arts in Euroculture*, consultado o 15/02/2013: [http://sites.google.com/site/jsargeo/lopez\\_guggenheim\\_bilbao.pdf](http://sites.google.com/site/jsargeo/lopez_guggenheim_bilbao.pdf)
- LTGDC – London Thames Gateway Development Corporation (2009), *Regenerating East London: A report on progress and future activity*, consultado a Fevereiro 2014: [www.ltgdc.org.uk](http://www.ltgdc.org.uk)
- Martinez G., Antonio J. (2004), *El proceso de revitalización del Bilbao Metropolitano*, Asociación Bilbao Metropoli-30, Bilbao
- Mangin D., Panerai P. (1999), *Project Urbain*, Edition Parentheses, Marsiglia
- MBM Architectes e Comune di Salerno(2005), *Piano Urbanistico Comunale, Relazione illustrativa*, Salerno
- Merlin, P (1988), “Morphologie Urbaine et Parcellaire”, in *Arc-et-Senans*, Actas do Seminário, Presses Universitaires de Vincennes, Saint Denis

- Miller A. R. (2001), “Valuing Open Space: Land Economics and Neighborhood Parks”, tese de mestrado em Arquitectura, Massachusetts Institute of Technology, consultado a Janeiro 2014: <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/8754>
- Monclus F. C. (2003), “The Barcelona Model: an original formula?. From Reconstruction to Strategic Urban Projects (1979-2004)”, *Planning Perspectives*, vol. 18 n°4.
- Morales de Solà M. (1999), *El proyecto urbano*, ED UPC, Barcelona
- Morais J. (2008), “Projeto urbano de hoje: registo conceptual”, in *ARTiTEXTOS*, n. 6, CIAUD, Lisboa
- Mozos J. (1997) “Collage metropolitano, Bilbao, imperativos económicos y regeneración urbana”, em *Arquitectura viva*, n. 55
- Maciocco G. (1995), “Dominanti ambientali e progetto dello spazio urbano”, em *Urbanistica*, n. 104, Roma
- Muller D.G. (2003), *Architettura sostenibile*, Edizioni ambiente, Milano
- Neufert P. (2007), *Casa, apartamento, jardim. Projectar com conhecimentos, construir correctamente*, Gustavo Gili, Barcelona
- OAPPC Milano(2014), “Sesto San Giovanni\_Aree ex Falck e scalo ferroviario” em *Mappe/Milano che cambia*, Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori, consultado a Fevereiro 2014: [http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/area/100-sesto-san-giovanni-\\_aree-ex-falck-e-scalo-ferroviario/scheda](http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/area/100-sesto-san-giovanni-_aree-ex-falck-e-scalo-ferroviario/scheda)
- Panerai P., Depaule J., Demorgon M. Veyranche M. (1980), *Elements d'Analyse Urbaine*, Archive d'Architecture Moderne, Bruxelas
- Perulli P. (2004), *Piani Strategici, Governare le città europee*, Franco Angeli, Milano
- Portas N. (1990), “Interpretaciones del projeto urbano”, em *Urbanistica*, n. 110, Roma
- Portas N. (2013), “A experiência do Projecto Urbano: Aveiro, Lisboa, Rio de Janeiro, Roma e Argel”, seminário publico, em *O ser urbano - no caminho de Nuno Portas*, CCB Lisboa
- Portas N. (2013), “O hipertexto urbano: a investigação em torno da cidade difusa”, seminário publico, em *O ser urbano - no caminho de Nuno Portas*, CCB Lisboa
- Prior J. (2006), “Lower lea valley, Olympic and legacy masterplans, em Moor M. e Rowland J., *Urban Design Futures*, Routledge, New York
- PTP Bilbao (2006), “Plan territorial Parcial del Bilbao metropolitano, Memoria”, consultado a 12 de Fevereiro 2013: [http://www.bizkaia.net/hirigintza/lurraldekozatiegitasmoa/ptp\\_definitivo/textos\\_pdf/castellano/memoria\\_1106.pdf](http://www.bizkaia.net/hirigintza/lurraldekozatiegitasmoa/ptp_definitivo/textos_pdf/castellano/memoria_1106.pdf)

*Prot-AML (2002), Proposta de Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*, Versão aprovada, CCDRLVT, Lisboa

Queiros M. (2010), "Barcelona (s) Cidade dos projectos ou projectos da cidade?", em *Finisterra*, n. 90, Lisboa

Ravetllat Ribas Arquitectura (2011), "Passeig de Garcia", em *Landezin*, consultado a Janeiro 2014: <http://www.landezine.com/index.php/2011/05/passeig-garcia-faria-by-ravetllat-ribas-arquitectura/>

Regolini C. A. (2008), "Eldiseño del proyecto urbano sostenible", consultado a 10 de Novembro 2012: <http://www.ecourbano.es/imag/El%20dise%C3%B1o%20del%20proyecto%20urbano%20sostenible.pdf>

Rodriguez A., Martinez E., Guenaca G. (2001), "Uneven Redevelopment: New urban policies and Socio-spatial fragmentation in Metropolitan Bilbao", em *European Urban and Regional Studies*, vol. 8, n. 2.

Rogers R., Gumuchdjian P. (1997), *Città per un piccolo pianeta*, Erid'A/ KAPPA, Roma

Rogers Steak Harbour + Patners (2007), *Urban Task Force, Londres*, Urban Task Force, consultado a Janeiro 2014: <http://www.lgyh.gov.uk/Library/EditorDownloads/Urban%20Task%20Force.pdf>

Rogers R. (2005), *Toward a strong urban Renaissance*, Linstock Communications, London, consultado a 10 de Novembro 2012: [http://www.urbantaskforce.org/UTF\\_final\\_report.pdf](http://www.urbantaskforce.org/UTF_final_report.pdf)

Rogora A., Dessì V. (2005), *Il comfort ambientale negli spazi aperti*, Edicom, Monfalcone.

Rowe C., Kōettel F. (1978), *The collage city*, MIT Press, London

Rossi A. (1971), *La arquitectura de la ciudad*, ed. traduzida em castelhano, Ed. Gustavo Gili, Barcelona

R.U.R.O.S (2004), *Rediscovering the urban realm and open space*, CRES, Marialena Nikolopoulou, Bruxelles

Russo (2010), "Il progetto urbano per l'urbanistica sostenibile", em *Urbanistica Informazioni*, n. 233-234, INU Edizioni, Roma

Russo M. (2011), *Il Progetto urbano nella città contemporanea*, Clean Edizioni, Napoli

Sachs I. (1984), *I nuovi campi della pianificazione*, Ed. Lavoro, Roma

Samuels I. (1986), *Urban Morphology in Developed Countries*, Joint Centre for Urban Design, Oxford Polytecnic, Oxford

Santos Viera J. (1999), *Cascais, a Cidade Global, 10 pontos para a reflexão*, Fundação D. Luis I, Cascais

- Scheurer J. (2007), “Compact Cities Policies: How Europe rediscovered its history and met resistance”, The Urban Reinventors, consultado a Janeiro 2014: <http://www.urbanreinventors.net>
- Scott J. A. (2001), *Global city regions. Trends, theory, policies*, Oxford University Press, London
- Secchi B. (1998), “Città moderna, città contemporanea e loro futuri”, in *I Futuri della città, Conoscenze di sfondo e scenari*, Actos do Seminário nacional, Consiglio nazionale della Ricerca, Cortona
- Secchi B. (2000), *Prima Lezione di Urbanistica*, Laterza, Bari-Roma
- Secchi B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Bari-Roma
- Secchi B. (2011), “La Nuova Questione Urbana: ambiente, mobilità e diseguaglianze sociali”, in *Crios, critica degli ordinamenti spaziali*, n. 1 Gennaio-Giugno, Carocci Editore, Roma
- Sesto Immobiliare (2011), *Aree Ex Falck e Scalo Ferroviario, Proposta di Programma Integrato Di Intervento*, consultado a Fevereiro 2014: [http://www.sestosg.net/CmsReply/ImageServlet/7.02\\_SSG-SSGX-BWP-MM-R-001-3.pdf](http://www.sestosg.net/CmsReply/ImageServlet/7.02_SSG-SSGX-BWP-MM-R-001-3.pdf)
- Storti D. (2009), *L'analisi SWOT*, Istituto Nazionale di Economia Agraria, Roma
- Taylor, C. N. & Goodrich, C.G. & Brian, C. H. (1998), “Social Assessment. In Porter et Fittipaldi”, em *Enviromental Methods Review: Retooling Impact Assessment for the new century*, pp. 210-218, USA: The Press Club
- Transportation Research Board (1985), *Special Report 209: Highway capacity Manual*, National Research Council, New York
- Tziomis Y. (2006), “O Ensino do Projeto Urbano entre a crise e a Mutação”, in Denise B. P. Machado, *Sobre Urbanismo*, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo FAU/UFRJ, Editora VIANNA & MOSLEY, Rio de Janeiro, pp 70-71
- UCG (2004), “Genova cambia”, Urban Center Comune di Genova, Coordinamento Canali di Comunicazione e Partecipazione, consultado a 10 Novembro de 2012: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/>
- UDA (2004), *City Center Masterplan, an Overview*, Operation New Birmingham, consultado o 10 Novembro de 2012: <http://www.yourcitycenter.com/Overview2.aspx>
- Uytengaak R. (2008), *Cities full of space, qualities of density*, 010 Publisher, Rotterdam
- Van der Berg L., Van der Meer J., Otgaar A. (1999), *The attractive City, Catalyst for the Economic Development and Social Revitalization*, Euricur, Rotterdam
- Vegara A., De Las Rivas J.L. (2004), *Territorios Inteligentes*, Fundacion Metropoli, Madrid
- Vegara A. (2009), “Territorios Inteligentes”, em *Ambienta*, n. 89, pp. 34-58, Madrid



Vescovi F. (2006), *Progetto urbano strategico e competitività delle aree metropolitane*, Libreria CLUP, Milano

Von Foerster H. (1985), "Cibernetica ed epistemologia: storia e prospettive", em Bocchi G. Ceruti M., *La sfida della complessità*, Feltrinelli, Milano

Williams D. E. (2007), *Sustainable design: ecology, architecture and planning*, Hoboken, New York.

## Anexo 1: Novos instrumentos de gestão territorial

A repartição funcional dos instrumentos de gestão territorial, antes fortemente particionada entre os diferentes níveis de planeamento em cascata, visa ser hoje ultrapassada dentro de um único instrumento regulador capaz de gerir a complexidade urbana através de uma estrutura definida entre três planos complementares, onde os instrumentos de planeamento geral funcionam como estruturas de definição dos critérios metodológicos para o desenvolvimento dos projectos urbanos e a gestão da cidade consolidada (Bohigas, 2004; Russo, 2011):

- o Plano Urbanístico Estratégico que representa os objectivos estratégicos de médio/longo prazo representados num *Masterplan* ou Plano Estrutural;
- O Plano Estrutural ou das Regras, com funções similares ao Plano Director tradicional, disciplina na cidade consolidada os direitos adquiridos e a gestão corrente, com a possibilidade de ser actualizado subsequentemente ao desenvolvimento do plano dos projectos;
- o Plano dos Projectos ou Operacional onde se desenvolvem constantemente os processos de transformação em curso através da contínua realização e revisão dos projectos urbanos.

Nesta estrutura funcional os “Projectos Urbanos Estratégicos” não querem substituir-se ao planeamento tradicional, mas antes definir melhor o seu nível “Operacional”, permitindo enfrentar os problemas de flexibilidade e eficácia através de uma abordagem “inclusiva” e “prospectiva”, baseada na implementação de um programa claro e participado (definido a nível estratégico). Tal sistema é capaz de gerir as dinâmicas territoriais em tempos certos e relativamente rápidos, favorecendo simultaneamente o aumento da qualidade urbana através de um diferente controlo das regras que dão origem à forma da cidade. Neste sentido, o projecto urbano estratégico pode também ser entendido como um método de projecto da cidade capaz de se impor como o instrumento urbanístico mais adequado a gerir, funcional e formalmente, as transformações físicas de uma área precisa da cidade dentro de um sistema de gestão territorial actualizado relativamente às necessidades da contemporaneidade.

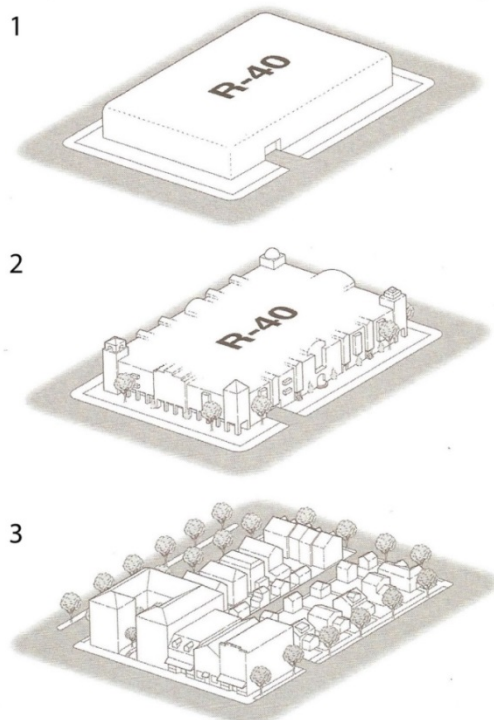


Fig. 1 Diferentes tipos de forma urbana:

1 Planeamento por Zoneamento puro - gerido através do índice de cobertura do solo, a distância entre os elementos, o nº. de estacionamentos e a altura máxima dos edifícios;

2 Planeamento por Linhas Guias do Desenho - com a maior frequência das aberturas e a articulação das fachadas.

3 Planeamento por Códigos Formais - através desta forma projectual induz-se a mistura de usos e de tipologias arquitectónicas, favorecendo assim a diversidade e aumentando a qualidade urbana. A consecução destes objectivos é perseguida através do projecto local segundo poucas regras: alinhamento dos edifícios, número de pisos, percentagem de preenchimento das fachadas.

Fonte: Farr (2008)

## Anexo 2: Nascimento e Evolução do “Projecto Urbano”

Podemos seleccionar três principais tradições que contribuíram para o desenvolvimento da definição do projecto urbano contemporâneo: a inglesa do ponto de vista da pesquisa teórica, a catalã de um ponto de vista operativo e a italiana do um ponto de vista crítico:

- a visão inglesa do desenho urbano contemporâneo:

*“O desenho urbano é o estudo das diferentes e complexas relações entre todos os elementos materiais e imateriais que compõem o espaço construído e não construído” (DoE, 1997. T.A.)*

- a visão catalã do projecto urbano:

*“O projecto urbano entende-se como um projecto misto de várias funções principais, um espaço limitado mas estratégico, com instrumentos projectuais intermédios que vão desde a definição arquitectónica ao ordenamento urbanístico, parte-se da geografia da cidade, das suas solicitações e das suas sugestões, introduzindo com a arquitectura os elementos de linguagem que dão forma ao sítio” (De Solà Morales, 1999. T.A.)*

- a visão italiana do projecto urbano:

*“O projecto urbano é uma máquina não banal, filha da complexidade e da sobreposição, através das quais se vai construir a forma urbana e edificar a cidade” e ainda “o projecto urbano baseia-se sobre intervenções pontuais, limitadas e discretas em lugares estratégicos”, capazes de “mudar, eventualmente de maneira radical, função, papel e imagem de partes inteiras de cidades, às vezes da cidade inteira” (Secchi, 2000 e 2005 T.A.)*

Numa hierarquia temporal podemos distinguir três gerações de projecto urbano (Portas, 1998; Morais, 2008):

- a primeira surge nos anos 60 com as ideias do “Team X” e tem a ver com uma dimensão do projecto profundamente alternativa ao urbanismo típico do Estado-providência do segundo pós-guerra;

- a segunda desenvolve-se nos anos 70-80 com o desenvolvimento conceptual do projecto urbano no seu significado mais recente onde se destaca a ideia de tratar os problemas urbanos com projectos específicos. Uma mudança chamada “cultura do projecto urbano” (Amendola, 2000) e caracterizada por intervenções pontuais, em estreita relação com o contexto morfológico, que o definem e da centralidade do espaço público, visto como elemento gerador do edificado;

- a terceira e actual geração evidencia-se nos anos 90, mantém os principais elementos da precedente mas caracteriza-se por uma nova atitude estratégica onde se começa a conceber o projecto como um mecanismo de recuperação e relançamento da cidade, onde se consolida a convicção na capacidade das novas intervenções urbanísticas na melhoria da eficiência económica da cidade, adicionando valor urbano ao lugar (Monclus, 2003).

Nesta última fase de evolução o projecto urbano atinge o valor “estratégico”, quer na capacidade de encontrar soluções, quer no enfrentar do desafio da competitividade na economia global, através do

estabelecimento de novos processos de construção da cidade, mais flexíveis relativamente à cidade moderna, mas também capazes de criar uma estrutura clara e fomentadora de valores de equidade económica e social. Neste sentido, o projecto urbano, mais que o planeamento tradicional, tem a aspiração de gerir os actuais problemas de incerteza urbana através de um *modus operandi* “estratégico-projectual” que integre no seu percurso o desenvolvimento de novas metodologias capazes de gerir a complexidade dos problemas, vistos como processos em evolução, em direcção a um futuro incerto: a sustentabilidade urbana.

### Anexo 3: as tipologias do Projecto Urbano

O Arq. J. Busquets na obra “X Cities Line” (2006) distingue-se, dentro da literatura sobre o projecto urbano contemporâneo para a definição das diferentes tipologias de relações entre projecto e cidade, com o fim de categorizar as diferentes “*visões do projecto urbanístico*”. O autor individualiza assim dez tipologias de projecto urbanístico, cada um com características diferentes, onde o Projecto Urbano também se constitui uma categoria própria, distinguindo-se para uma abordagem integrada à cidade, única no seu género<sup>69</sup>. As outras tipologias, podem alternativamente ser vistas como diferentes maneiras de adaptação e realização da obra projectual, capazes, integrando-se uma na outra, de adicionar valor ao Projecto Urbano Estratégico visto na sua totalidade:

1 os “Edifícios chaves”, dotados de um alto valor de “sinergia urbana”, contribuem para fortalecer a imagem da cidade, construindo nova identidade e incrementando a qualidade das áreas envolventes; tais edifícios estão frequentemente integrados dentro dos projectos urbanos com função catalisadora relativamente aos interesses potenciais.



Fig. 1 O Guggenheim Museum em Bilbao do Arq.Gehry mudou a imagem da cidade mas só funciona dentro do projecto urbano de *Abandobairra*, por sua vez enquadrado dentro do mais extenso plano estratégico territorial. Fonte: [www.fotos-arquitectura.blogspot.pt](http://www.fotos-arquitectura.blogspot.pt)

2 os “Grandes Artefactos urbanos” ou, projectos infra-estruturais, são essenciais para a criação de novas centralidades, permitindo, através da mudança das infra-estruturas existentes ou da construção de novas, de conectar e ligar (interna e externamente) o projecto à cidade. Pode-se

---

<sup>69</sup> Busquets (2006) insere o Projecto Urbano no mesmo nível das outras maneira de conceber o projecto urbanístico. Neste trabalho propõe-se, por sua vez, elevar o Projecto Urbano a um nível superior, entendido como um particular método de projectar a cidade, sendo o único capaz de desenvolver uma síntese de todas as outras tipologias apresentadas.

definir tais projectos como a “espinha dorsal” dos projectos urbanos, definindo novos equilíbrios entre acesso local e urbano.

3 os “Projectos minimalistas” são, por sua vez, uma maneira de orientar o projecto em direcção à selecção estratégica das pequenas acções de transformação mais adequadas, escolhendo aquelas capazes de desenvolver autonomamente boas soluções das problemáticas locais;

4 os “Espaços Urbanos” ou “Paisagem dentro a cidade” são também uma outra estratégia urbana baseada na reabilitação e redesenho dos espaços de ligação entre as áreas construídas existentes para a criação de novos espaços públicos de dimensão urbana; estes projectos constituem-se frequentemente como os elementos estruturantes dos projectos urbanos;

5 os “Enfoques Revival” são uma maneira própria de dar forma ao projecto através da reinterpretação actual de linguagem e regras compositivas do século passado, em razão da sua eficácia na realização de formas urbanas de sucesso;

6 os “Projectos Paisagistas a grande Escala” são uma opção de desenvolvimento, dos projectos urbanos, aplicada quando a análise do local revela que seja necessário reabilitar grandes áreas abandonadas ou degradadas através da recuperação dos seus valores paisagísticos em relação aos sistemas urbanos e naturais;

7 os “Projectos de Reabilitação Urbana” são uma estratégia projectual especificadamente desenhada para operar em contextos urbanos consolidados que necessitam de obras de requalificação, normalmente este tipo de projecto aplica-se nos centros históricos;

8 os “Masterplan Urbanos” são uma estratégia urbana que se revela importante quando seja necessário definir um projecto à escala territorial de uma cidade. Neste caso, o projecto urbano quer impor-se como estratégia territorial capaz de revitalizar a cidade através do projecto estratégico integrado das suas partes mais importantes.

9 “Projectos experimentais, novos conceitos urbanos” são aqueles projectos inovadores que investigam e simulam novas formas de actuação urbanística, também (ou quando por vezes) não estejam encaixados dentro das práticas convencionais.



## **Anexo 4: Análise Morfo-tipológica**

As zonas internas do território de Cascais têm as características típicas das grandes áreas periféricas europeias, que cresceram autonomamente sem ter o eixo guia de uma qualquer forma de planeamento funcional, capaz de regular os seus desenhos. Apesar disso, é fundamental perceber as diferentes tipologias arquitectónicas atuais e quais as formas urbanas que se desenvolveram no tempo a partir das agregações espontâneas: hoje em dia a paisagem urbana é o resultado final das relações contínuas entre as condicionantes do meio ambiente e as diferentes necessidades humanas que construíram o território durante séculos. A análise morfo-tipológica é vista como instrumento de reconhecimento e interpretação de tais relações, consideradas de máxima importância para a futura escolha e desenvolvimento dos projectos de transformação futura.

Para perceber o contexto urbano na sua dimensão físico-morfológica escolheu-se desenvolver duas análises complementares:

- a análise “tipológica”, para identificar no tecido urbano as tipologias arquitectónicas dominantes, compreendendo assim os principais elementos formais e as possíveis combinações de agregação;
- a análise “morfológica”, para perceber melhor os diferentes tipos de agregações urbanas, cuja união e desenvolvimento no tempo constrói, concretamente, a forma da cidade.

A seguir foi decidido separar a análise das moradias dos serviços terciários: se para as primeiras é possível encontrar alguns elementos distintivos para distinguir as diferentes tipologias e as respectivas formas de agregação, para as segundas, pelo contrário, a individualização de tais elementos é mais difícil, se não impossível, por quanto para a natureza das diferentes funções, se desenvolvem independentemente uns dos outros relativamente às formas urbanas envolventes.

Para representar tais análises foi decidido construir alguns quadros explicativos, onde por dentro das imagens, esquemas e descrições funcionais, se chega à compreensão da tipologia e da morfologia urbana.

### **Análise tipológica**

Esta análise identifica e classifica os edifícios presentes na área de estudo, destacando os elementos principais que os caracterizam, (Neufert, 2007; Lamas, 1990) entre estes:

- tipo de moradias (casa unifamiliar, casa multifamiliar, edifícios de habitação colectiva)
- relações entre o lote e os edifícios (colocação, dimensão, jardins)
- elementos formais (coberturas, aberturas, estruturas)
- relações com a rede viária (alinhamentos, acessibilidade)
- relações de agregação entre os edifícios (alinhamentos, repetições de formas tipo, elementos em comum)
- combinações de agregação (em relação com a análise morfológica)

Nesta análise evidenciaram-se seis tipologias habitacionais e quatro de serviços, aqui representados em quadros descritivos<sup>70</sup>:



Fig. 1: Quadro tipologia habitacional 1

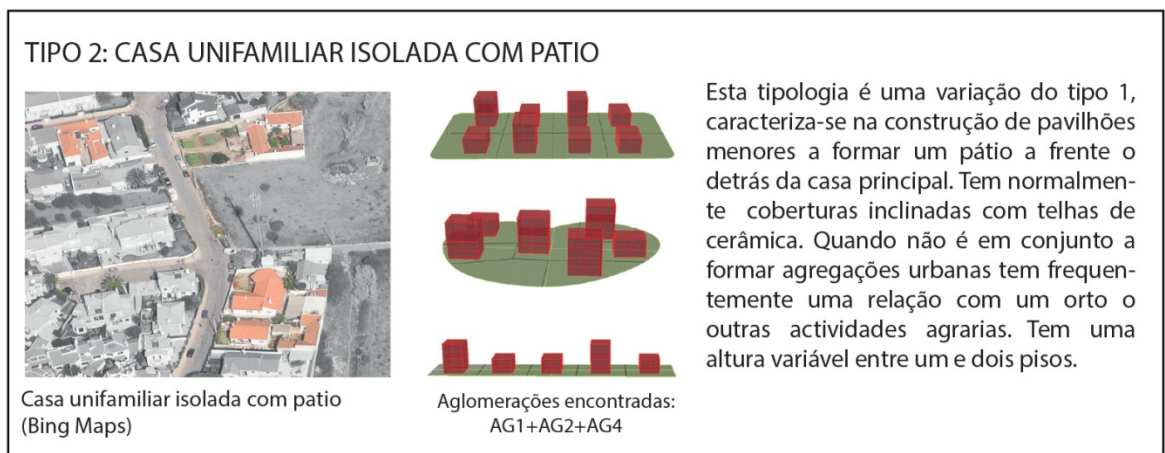


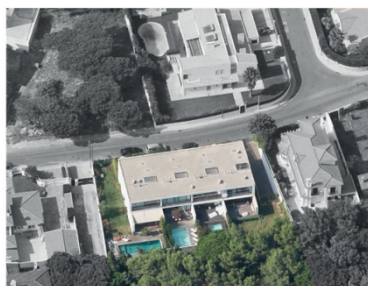
Fig. 2: Quadro tipologia habitacional 2



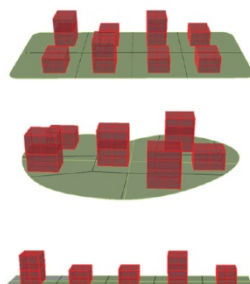
Fig. 3: Quadro tipologia habitacional 3

<sup>70</sup>Foi decidido dividir entre habitações e serviços, uma vez que foi encontrada na análise dos edificios de equipamentos e serviços uma falta de integração no tecido urbano, devida quer à normal independência funcional, quer à falta de planeamento neste sentido.

#### TIPO 4: CASAS GEMINADAS EM BANDAS



Casas geminadas em bandas (Bing Maps)



Aglomerações encontradas:  
AG1+AG2+AG4

Esta tipologia apresenta-se como um conjunto formal de casas iguais e enfileiradas, com uma unidade da planta e da forma de construção. Tem geralmente a casa encostada ao acesso da rua e o jardim por trás.

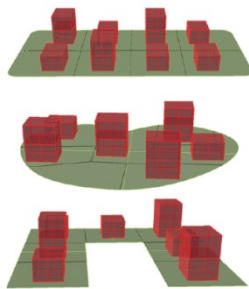
A sua altura é variável, tendo possível de dois a três pisos

Fig. 4: Quadro tipologia habitacional 4

#### TIPO 5: CASAS GEMINADAS IRREGULARES



Casa geminadas irregulares (Bing Maps)



Aglomerações encontradas:  
AG1+AG2+AG3

Esta tipologia apresenta-se como um conjunto de casas enfileiradas, com evidentes variações na planta mas com a fixação de alguns elementos formais. Tem geralmente a casa encostada ao acesso da rua e o jardim por trás. Tem geralmente um acesso à rua e um outro no pátio em caso de agregações deste tipo.

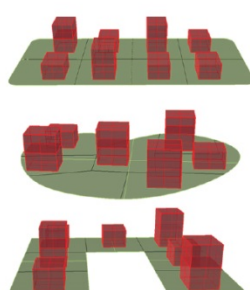
A sua altura é variável, tendo possível de dois a três pisos

Fig. 5: Quadro tipologia 5

#### TIPO 6: EDIFÍCIOS EM BANDAS



Conjunto de edifícios em bandas  
(Bing Maps)



Aglomerações encontradas:  
AG1+AG2+AG3

Esta tipologia apresenta-se em edifícios de habitação colectiva enfileirados um ao outro, com plantas iguais ou parecidas e acessos através de escalas internas. No caso de construção de "condomínios fechados" cada edifício tem também o acesso ao jardim privado detrás da fachada principal. Em conjuntos com outros tipologias podem construir diferentes tipos de morfologias urbanas, .

A altura é variável de dois a quatro pisos

Fig 6: Quadro tipologia habitacional 6



- os quadros explicativos dos serviços têm só a imagem aérea e o relatório descritivo na medida em que não constituem formas urbanas definidas e classificáveis.

#### TIPO 1: PAVILHÕES GEOMÉTRICOS



Perspectiva Bird Eye (Bing Maps)

Esta tipologia é a mais comum na área de estudo. Apresenta-se com pavilhões de tipo “industrial” com formas rectangulares ou quadradas. A dimensão é variável de acordo com o tipo de empresas, frequentemente apresenta amplos espaços externos funcionais à sua actividade. Surge como construção independente e tem geralmente a altura de um piso.

Fig. 7: Quadro tipologia de serviços 1

#### TIPO 3: PAVILHÕES ALINHADOS



Perspectiva Bird Eye (Bing Maps)

Esta tipologia é a mais “integrada” na área de estudo, ou seja tem uma forma parecida à algumas tipologias habitacionais, com os quais pode criar facilmente agregações urbanas. Constitui-se em lotes cumpridos, como alinhamento de pavilhões em conjunto formal, de formas regulares e de dimensão fixa. Geralmente não tem mais que o piso terra.

Fig. 8: Quadro tipologia de serviços 2

#### TIPO 2: EDIFÍCIOS EM BANDAS



Perspectiva Bird Eye (Bing Maps)

Esta tipologia parece, em vez, a mais recente na área de estudo. Apresenta-se com edifícios lineares de formas rectangulares, de dimensão variáveis de acordo com o tipo de empresas, as vezes com jardim externos. Surge como construção independente, tendo no seu interior actividades empresariais ou equipamentos. Pode ter alturas variáveis da um a três pisos.

Fig. 9: tipologia de serviços

#### TIPO 4: PAVILHÕES COM PÁTIO



Perspectiva Bird Eye (Bing Maps)

Este tipo apresenta-se em lotes rectangulares de dimensão similares à aqueles habitacionais, com os quais pode juntar-se em agregações urbanas. Reconhece-se na disposição de pequenos pavilhões nos lados do lote a formar um pátio interno onde, frequentemente, encontra-se também um pavilhão maior. Esta tipologia parece ligada à análoga forma habitacional de construção de pátios internos: ao longo do tempo, cada uma pode facilmente transformar-se na outra. Geralmente não tem mais que o piso terra.

Fig. 10: tipologia de serviços 4

A localização destas diferentes tipologias na área de estudo parece não ter nenhum elemento regulador: na maioria das zonas não é difícil encontrar as diferentes tipologias perto umas das outras, sejam habitacionais ou de serviços, criando assim distintas peculiaridades na forma dos elementos urbanos. Tal variedade, juntamente a outros factores<sup>71</sup>, contribui para a criação de uma difusa percepção de desordem e *laissez faire*.



Fig. 11: localização das diferentes tipologias, em vermelho as casas unifamiliares isoladas (tipologia prevalente).

### Análise morfológica

Tal análise tem como objecto a individualização das diferentes relações de agregação entre as várias células habitacionais e entre estas e o tipo de cidade construída que são capazes de desenvolver. Para distinguir tais diferentes relações, individualizam-se alguns elementos caracterizantes (Rossi, 1971; Lamas, 1990), entre estes:

- as relações entre espaços abertos e edificados e entre a dimensão pública e privada
- as relações formais (regularidade ou irregularidade)
- as variáveis nas combinações de agregação
- as relações com a rede viária (alinhamentos, acessibilidade)
- a capacidade de criar “cidade compacta”

Nesta análise evidenciaram-se quatro distintas aglomerações urbanas, aqui representadas em quadros:

<sup>71</sup> Entre estes factores a grande difusão da casa unifamiliar isolada com jardim (vd. Fig 11) tem um importante papel

### AGLOMERAÇÃO URBANA 1:

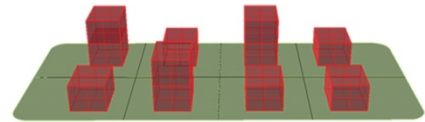
A prima aglomeração encontrada é um quarteirão compacto, formado pela união de duas filas de lotes e delimitado nos quatro lados pela rede viária, onde encontra-se o acesso à cada uma das moradias.

Nesta categoria podemos encontrar todas as seis tipologias de habitações: a casa unifamiliar isolada, a casa unif. isolada com pátio, as casas urbanas, as casas geminadas em bandas irregulares e os edifícios de habitação colectiva.

Esta aglomeração parece a mais evolvida no conjunto de aquelas encontradas, capaz de construir através a sua repetição uma cidade compacta e regular mas pouco variada.



Quartier compacto (Bing Maps)



esquema volumetrico: AG1

Fig. 12: quadro morfologia urbana 1

### AGLOMERAÇÃO URBANA 2:

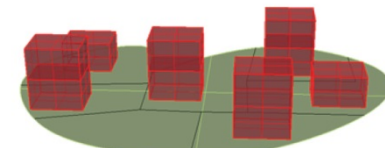
A segunda aglomeração constitui-se em quarteirões irregulares e de grande dimensão, com amplos vazios internos e lotes de formas variáveis com acesso nas vias perimetrais o através de pequenas ruas internas.

Dentro destas áreas encontramos normalmente conjuntos de casas unifamiliares isoladas com grandes jardins ou com pátios, alternadas as vezes com outras tipologias: as casas geminadas e os edifícios de habitação colectiva.

O desenvolvimento não controlado desta morfologia é uma das causas principais da dispersão urbana no conselho de Cascais. Porém esta forma permite uma melhor permeabilidade de espaços verdes no tecido urbano, assim como uma boa variabilidade e adaptação a morfologia do terreno.



Aglomerações dispersas (Bing Maps)



esquema volumetrico: AG2

Fig. 13: quadro morfologia urbana 2

### AGLOMERAÇÃO URBANA 3:

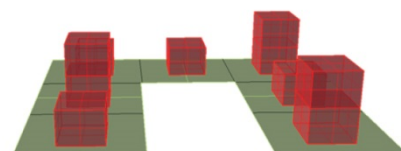
A terceira aglomeração constrói-se em quarteirões de forma regular onde os lotes dispõem-se a volta de um espaço central, privado (nos condomínios fechados) o público. Cada habitação tem normalmente dois acessos: um pelo pátio interior e um outro directo para a estrada.

Dentro destas aglomerações encontramos três diferentes tipologias: conjuntos de casas unifamiliares isoladas; casas urbanas em conjunto formal e conjuntos de edifícios de habitação colectiva.

A repetição desta morfologia constrói uma cidade compacta com uma boa relação entre espaços abertos e edifícios. Porém o modelo dos condomínios fechados pode fomentar problemas de natureza social devido a falta de relações entre espaços públicos e privados.



Quartier tipo "condominio fechado" (Bing Maps)



esquema volumetrico: AG3

Fig. 14: quadro morfologia urbana 3



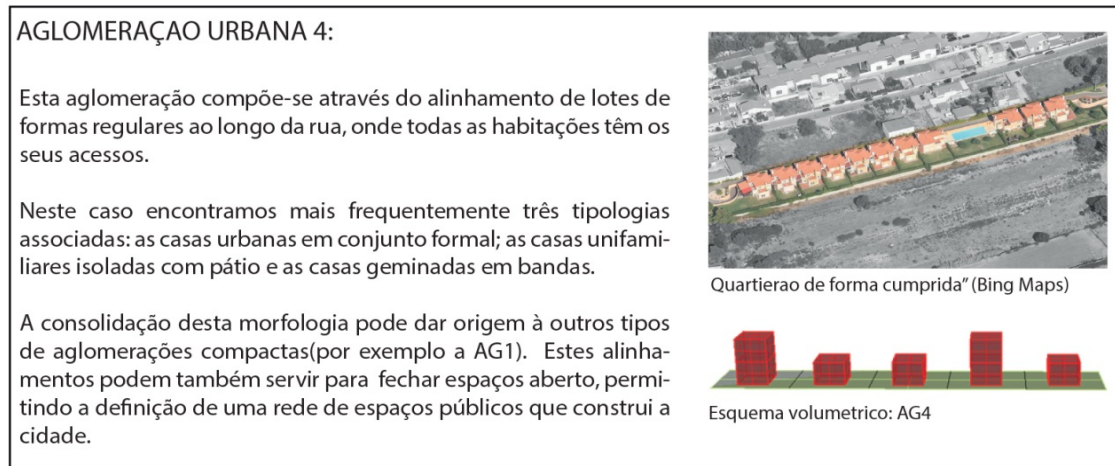


Fig. 15: quadro morfologia 4

A partir destas análises podemos tirar algumas conclusões:

- a maioria das actuais agregações urbanas é o resultado do alinhamento dos lotes com a rede viária;
- a morfologia do terreno foi e ainda é uma importante condicionante do crescimento urbano, fomentando frequentemente um tecido urbano descontínuo e irregular;
- a área de estudo é uma zona de expansão relativamente recente que ainda não tem uma forma urbana consolidada;
- as actuais formas urbanas evidenciam uma baixa densidade, devido quer à dimensão das diferentes propriedades privadas, quer à baixa altura dos edifícios;
- a evidente falta de uma estrutura guia que faça a ligação entre as diferentes partes da área.

Além disso, a análise da morfologia revela, tal como a análise tipológica, uma forma urbana irregular, resultado da união no tempo das diferentes agregações urbanas que surgiram como independentes e agora constituem a actual forma urbana dentro de um contexto de evidente desequilíbrio entre a dimensão pública e a privada, fortemente a favor da primeira. Tudo isso fez com que a maior falta desta zona seja, ainda hoje, uma clara estrutura de espaços públicos e serviços que permita a real percepção de cidade.

**Nota:** Todas as imagens e os quadros onde não é explicitamente citada a fonte são da autoria própria.

## Anexo 5: Análise SWOT

A SWOT analysis (*Strengths, Weakness, Opportunities, Threats*) é um instrumento de planeamento estratégico utilizado para a avaliação das potencialidades e criticidades de um qualquer território local ou mais vasto. Tal instrumento nasce no âmbito empresarial e serve para a simplificação de contextos caracterizados por uma forte incerteza e competitividade, respondendo às necessidades de construir uma estrutura facilmente compreensível e utilizável nos processos de decisão (Hansoff, 1987; Hill e Westbrook, 1997). Hoje tal técnica é frequentemente utilizada nas análises dos contextos territoriais e na avaliação dos programas regionais, fazendo parte das análises obrigatoriamente pedidas pelos regulamentos comunitários na avaliação de planos e programas (Storti, 2009).

Dentro deste trabalho a SWOT é utilizada para deduzir e sintetizar informações úteis ao prosseguimento do projecto a partir de informações captadas, directa ou indirectamente através de levantamentos, de diálogos informais com alguns *stakeholders* e da análise de vários documentos de programação urbanística e territorial. A Grelha SWOT apresenta-se assim para descrever o contexto local e territorial (a cinzento) a partir de três diferentes âmbitos de conhecimento: desenvolvimento económico, qualidade urbana e qualidade ambiental:

PONTOS FORTES		
Desenvolvimento Economico	Qualidade Urbana	Qualidade Ambiental
Bom acesso rodoviario, devido a presença da auto-estrada	Parque habitacional relativamente jovem	Presença de areas de especial valor ecologico e paisagistico
Presença de um nucleo de actividades terciarias	Presença de alguns equipamentos desportivos	Presença difusa de areas arborizadas
destino turistico consolidado e internacionalmente reconhecido	Forte crescimento populacional (53% em 10	Presença de numerosas areas verdes privadas
Experiência na organizacao de eventos internacionais	Elevada qualificação da população conselha	Boa permeabilidade do solo
Presença de estruturas de promoção ao empreendedorismo		Presença de relações visuais diretas com a linha de costa

PONTOS FRACOS		
Desenvolvimento Economico	Qualidade Urbana	Qualidade Ambiental
Grande assimetria socio economica entre o Litoral-Sul e o	Presença de areas urbanas de genese ilegal	Fraça capitação de espaços verdes publicos para lazer
Fracos niveis de inovação e investigação nas empresas	Varios Fenomenos de disperção urbana e desordenamento	Areas ecologicas desconectadas e fragmentadas
Falta de diversificação na tipologia de empresa	Desordenamento na estrutura e na hierarquia viaria	
Forte dependencia socioeconomica da capital	Falta de Espaços Publicos e Meios de Transporte coletivos	
	A Auto-estrada forma uma barreira na estrutura urbana	
	Falta de ligações ciclopedonais entre os barrios interiores	

Tabela 1 – Análise SWOT – Pontos fracos e Pontos Fortes (Autoria Própria)

<b>OPORTUNIDADES</b>		
<b>Desenvolvimento Economico</b>	<b>Qualidade Urbana</b>	<b>Qualidade Ambiental</b>
Potencial de atratividade para investimentos privados	Consolidamento de alguns nucleos habitacionais compactos	Valorização paisagistica e economica do vale
Enquadramento dos projectos dentro do plan. estrategico	Aumento da oferta de serviços ligados a cultura, ao insino e a	Valorização dos corredores e das areas ecologicas
Possibilidade de integração em projectos europeus de	Possivel redesenho das infraestruras viaria em "chave urbana"	Papel estruturante do sistema verde relat. ao desenho urbano
Elevato custo ao quadrato de solo	Disponibilidade de grandes areas livres (contiguas) para novas	Desfruteamento e integração da ventilação natural
Atratividade para activos altamente qualificados		
Projeção da imagem positiva do conselho		

<b>AMEAÇAS</b>		
<b>Desenvolvimento Economico</b>	<b>Qualidade Urbana</b>	<b>Qualidade Ambiental</b>
Insuficiente flexibilidade de gestao nos instrumentos	Pioramento da actual qualidade de vida devida ao crescimento	Alteração de zonas de alto valor ambiental
Fragilidade do tecido empresarial local no investimentos em projectos estruturantes	Impossibilidade de financiar as redes e as infraestruturas publicas	Pioramento das condições de poluição, em particular do sol e da agua
Dificuldades de articulacao das politicas nacionais no local	crescimento descontrolado de novas urbanizações	
Deslocação de investimentos para outros territorios mais	degradação do espaço publico	
Perda do controlo publico no territorio a favor dos interesses privados	Prevalecer de um modelo de crescimento baseado no TI	

Tabela 2 – Analise SWOT – Oportunidades e Ameças (Autoria Própria)

## Anexo 5: Variação de projecto em relação ao PDM

O trabalho apresentado nesta tese de mestrado enquadra-se na ideia de cidade futura desenvolvida pelo *Movimento Cascais Cidade Global* permitindo assim uma estratégia urbana e uma proposta projectual que ultrapassa as condicionantes contidas nos documentos do processo de revisão do PDM de Cascais. Esta tem como objectivo construir uma proposta articulada e sustentada que sirva de ajuda para melhorar este importante instrumento de planeamento e gestão da cidade. A metodologia utilizada<sup>72</sup> visa a construção um “diálogo” entre o projecto e o plano director, de maneira a influenciarem-se positivamente de uma modo recíproco, com o objectivo de enfrentar conjuntamente os diferentes desafios projectuais das diferentes escalas de intervenção.

A proposta de desenho urbano final encontra-se assim quase completamente conforme a parte estratégica e regulamento do PDM<sup>73</sup> e diferente no que diz respeito ao zoneamento, ou seja:

- conforme aos cinco eixos estratégicos principais, assim como aos três níveis prioritários de actuação urbanística<sup>74</sup>;
- conforme aos critérios de selecção das áreas para a criação de novas centralidades e aos seus objectivos prioritários de desenvolvimento;
- conforme ao regulamento das zonas definidas “espaços estratégicos” no que se refere aos parâmetros urbanísticos previstos no regulamento de zona<sup>75</sup>;
- não conforme relativamente às limitações relativas aos usos “não dominantes” dentro dos “espaços estratégicos”, defendendo, pelo contrário, a utilidade e as vantagens da aplicação de um programa multifuncional;
- não conforme na delimitação das zonas homogéneas nas áreas onde se pretende criar uma nova zona de “espaços estratégicos”, e em particular nas zonas interessadas na transformação da auto-estrada na nova avenida, urbanizando as zonas actualmente classificadas como “zonas de infra-estruturas” ou “zonas verdes de protecção a infra-estruturas”
- não conforme relativamente às zonas de “protecção natural de nível 2” e “protecção natural de nível 3”, localizadas dentro das áreas de projecto que se pretende urbanizar e onde se propõe mitigar eventuais impactos ambientais através do estudo e da integração à escala local das redes ecológicas e das “dominantes” paisagísticas, de maneira a salvaguardar os elementos primários de reconhecido valor<sup>76</sup>.

---

<sup>72</sup> Ver capítulos anteriores

<sup>73</sup> Versão provisória (em revisão)

<sup>74</sup> Ver Capítulo 3.2.1

<sup>75</sup> Tais parâmetros são: índice de edificabilidade, índice de ocupação do solo, índice de permeabilidade, altura máxima da fachada (Ver Regulamento no PDM)

<sup>76</sup> O zoneamento presente nos painéis do PDM provisório parecem, na área de projecto, ter problemas de desenho à escala local apresentando zoneamentos sobrepostos e não conformes aos reais constrangimentos ambientais. O especialista de disciplinas ambientais do “*movimento Cascais Cidade Global*” (Eng. Coutinho do IST) encontra-se também em desacordo com tal zoneamento.

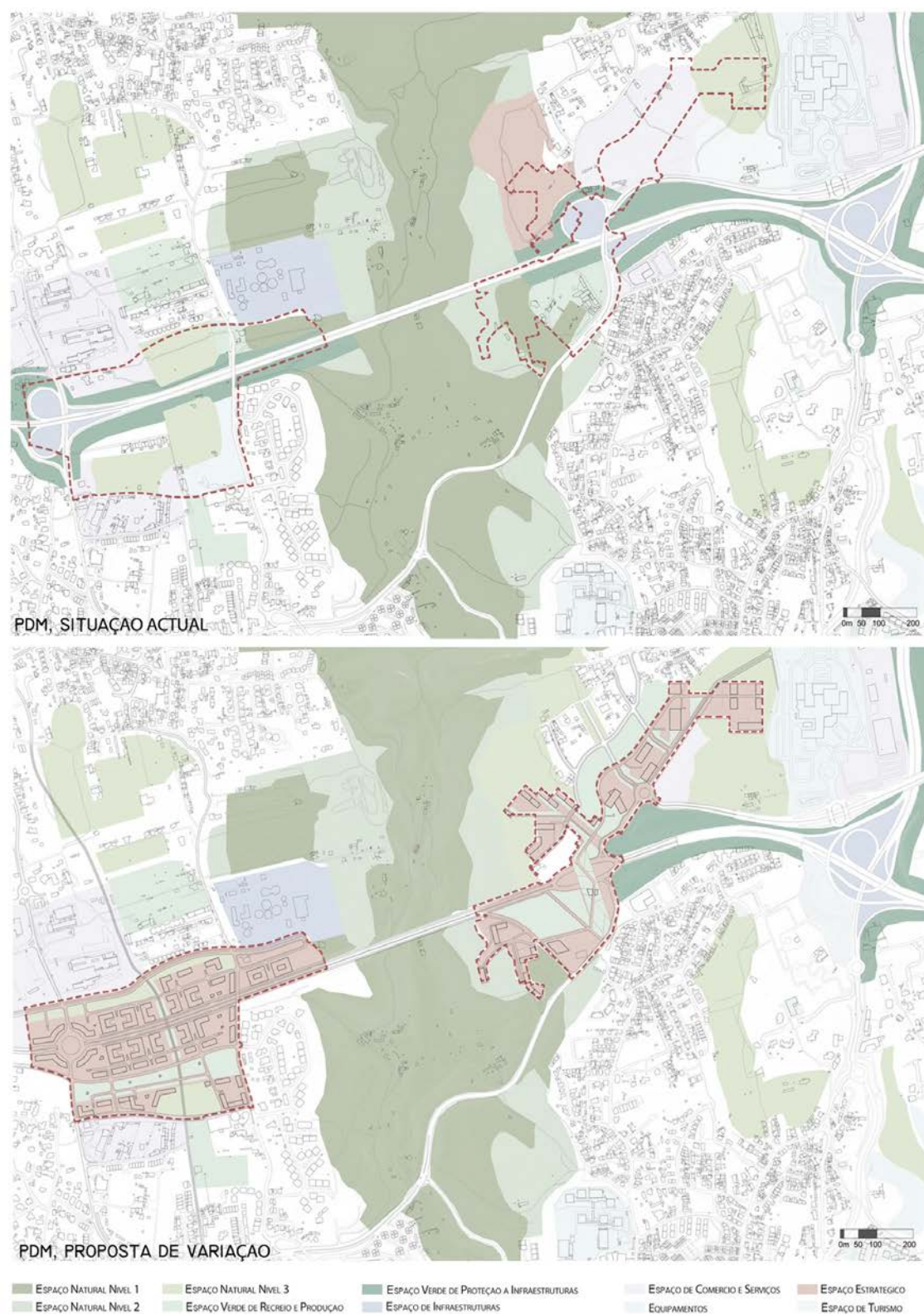


Fig. 1: Sobreposição do projecto no PDM (Autoria Própria)

## **Paineis**